



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

X Legislatura

Pamplona, 13 de diciembre de 2019

NÚM. 6

TRANSCRIPCIÓN LITERAL

COMISIÓN DE COHESIÓN TERRITORIAL

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. FRANCISCO PÉREZ ARREGUI

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 13 DE DICIEMBRE DE 2019

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para explicar las próximas actuaciones a llevar a cabo por su Departamento para la construcción de un nuevo túnel en Belate.

(Comisión transcrita por la UTE Naturalvox-MondragonLingua)

(Comienza la sesión a las 9 horas y 19 minutos).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para explicar las próximas actuaciones a llevar a cabo por su Departamento para la construcción de un nuevo túnel en Belate.

SR. PRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Bueno, empezamos. Egun on denoi. Nos reunimos, empezamos para esta comparecencia. Hay dos puntos, pero el punto segundo lo retiramos, lo solicitó Navarra Suma, con conocimiento ya lo conoce el Consejero. Entonces, lo retiramos con lo cual solo habrá un punto. El punto es la comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces de Navarra Suma para que el Consejero de Cohesión Territorial nos explique las próximas actuaciones a llevar a cabo por su departamento para la construcción de un nuevo túnel en Belate. En primer lugar, agradezco y doy la bienvenida al señor Consejero de Cohesión Territorial y al equipo que lo acompaña. Tiene la palabra, señor García, para que nos anuncie un poco el punto.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, señor Presidente. En primer lugar, también quiero agradecer la presencia del Consejero ante la llamada de este grupo para dar explicaciones, básicamente de cuáles van a ser las fuentes de financiación. También para llevar a cabo uno de los anuncios que hizo hace algo más de mes y medio en este Parlamento, en el cual decía que la solución, por cierto, compartida por este grupo, la única alternativa que existe para el cumplimiento de la normativa, así como para reducir la situación de seguridad e inseguridad que existe en los túneles de Belate y Armandoz, es el crear, construir un nuevo túnel paralelo, para conectar entre sí también las vías de evacuación y como digo, dar cumplimiento a la Normativa Europea vigente en la actualidad y así cumplir dicha norma que en la actualidad incumplimos.

Nos gustaría saber tras ese anuncio, más allá de las publicaciones que se han hecho por parte del Consejero de una Mesa de Financiación, una Mesa de Trabajo en la cual este grupo estuvo presente, en la que insisto, nos interesa saber cómo se va llevar a cabo dicho proyecto que entendemos que es un proyecto importante para nuestra Comunidad y que evidentemente y le vuelvo a reiterar, que Navarra Suma comparte entendiendo que es la única vía que existe para dar cumplimiento a la normativa.

Se pedía o se ha pedido en reiteradas ocasiones a este grupo esa colaboración, pero entendiendo que el socio preferente de dicho Gobierno es un partido que no está a la altura, desde nuestro punto de vista, de las inversiones que requiere nuestra Comunidad en infraestructuras, dicho sea de paso. Túneles de Belate y Armádoz una de ellas, partidos como digo, entre ellos EH Bildu, que en aquellos pueblos donde gobierna está en contra de la construcción de los túneles y siendo socio preferente de su Gobierno para la construcción entre ellas de esta infraestructura, nos suscita en cierta medida dudas de dicha aplicación o dicha construcción. Por lo tanto nos gustaría saber cuáles van a ser las actuaciones que va a llevar dicho departamento en esta materia y si efectivamente nos puede adelantar algo más sobre la financiación de la misma. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muchas gracias. Señor Consejero, cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Buenos días. Egun on. En primer lugar, quiero agradecer públicamente tanto la asistencia como la participación de todos los grupos parlamentarios en la recientemente creada Mesa de Financiación de las Carreteras, en la que, sin duda, nuestra voluntad es alcanzar un consenso político que permita asegurar la suficiencia financiera, tanto para la adecuada conservación de la red de carreteras como para la ejecución de las principales obras pendientes en nuestra Comunidad. El Gobierno les ha tendido la mano a todos y todas ustedes para participar y para tratar de avanzar en este asunto crucial. Allí les espero y será en ese marco, en ese escenario de diálogo y debate donde, como ya hemos reiterado en varias ocasiones, abordemos entre todos y todas la financiación.

En segundo lugar, señores Parlamentarios y Parlamentarias, les recuerdo que las carreteras e infraestructuras viarias del mañana van a depender en gran medida de las decisiones que tomemos hoy, las podemos dejar morir o invertir en ellas como servicio público y tener un buen servicio. El mantenimiento de nuestras infraestructuras va a ser clave.

Finalmente, quiero remarcar una tercera idea y es que necesitamos unas buenas y competitivas infraestructuras para avanzar en la cohesión territorial, en la cohesión social y en el desarrollo económico, que las empresas se asienten en nuestra Comunidad es fundamental. Fundamental para generar empleo de calidad y para que además, retorne la inversión pública que nos permita seguir avanzando en áreas como la Sanidad o como la Educación.

Entrando ya en la materia propiamente dicha de la comparecencia, me parece relevante realizar una contextualización desde el punto de vista normativo. Con fecha 29 de abril de 2004, el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea aprueban la Directiva 2004/54 de la Comunidad Económica, sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la Red Transeuropea en carreteras. De acuerdo con lo establecido en el artículo 11 de dicha Directiva, el calendario establecido para llevar a cabo la remodelación de los túneles, para su adaptación a los requisitos de seguridad recogidos en la citada Directiva, fijaba el 30 de abril de 2014 como fecha horizonte y establecía un plazo de cinco años más, hasta el 30 de abril de 2019, en caso de que la longitud total de los tubos existentes, dividida por la longitud de la parte de Red Transeuropea de Carreteras situada en sus territorios excediera de la media europea, como es el caso de España.

Asimismo, se daba a los estados miembros un plazo máximo hasta el 30 de abril de 2006, para llevar a cabo la adopción de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo recogido en la citada Directiva. La trasposición al ordenamiento jurídico español de esta Directiva Europea se realiza mediante el Real Decreto 635/2006 sobre requisitos mínimos de seguridad en los túneles de carreteras del estado de fecha 26 de mayo de 2006. En la Comunidad Foral de Navarra, los túneles a los que les es de aplicación la citada Directiva son cuatro: el túnel de Belate, el túnel de Almandoz, el de Sunbilla y el de Oyeregui. En lo que respecta a los túneles de Sunbilla y Oyeregui, cabe destacar que en enero de 2015 se realizaron los análisis de riesgo de estos dos túneles.

Al no disponer Navarra de una metodología propia para la realización de estos análisis, se utilizó la metodología de análisis de riesgo en túneles de la Red de Carreteras del Estado, que es conocida con el acrónimo de MARTE. Para el cumplimiento de la Directiva, se realizaron los proyectos y las obras correspondientes, que consisten en un proyecto de construcción del

sistema de cableado resistente al fuego en el túnel de Sunbiilla. Un proyecto de construcción del sistema de cableado, resistencia al fuego en el túnel de Oyeregui. Un proyecto de construcción de los sistemas de extinción de incendios y de drenaje para evacuación de líquidos tóxicos e inflamables en el túnel del Oyeregui en la nacional 121-A. Un proyecto de construcción de los sistemas de extinción de incendios y drenaje para evacuación de líquidos tóxicos e inflamables en el túnel de Subilla, en la nacional 121-A. Estas obras se encuentran todas ya finalizadas y, por consiguiente, estos dos túneles se adecuan ya a la normativa.

Con relación a los túneles de Belate y Almandoz, ubicados en un eje estratégico como es la nacional 121-A Pamplona-Behobia, el Departamento de Fomento del Gobierno de Navarra licitó en abril de 2014 el contrato de asistencia para la redacción del estudio de alternativas para su duplicación. Sin embargo, posteriormente, el elevado presupuesto de la actuación en un momento de recesión económica en toda España y en toda Europa, con unos presupuestos limitados para una comunidad tan pequeña como es Navarra, 650.000 habitantes, obligó a reconsiderar la duplicación de los túneles y a explorar otras opciones. Cabe destacar, que en los últimos años se han producido avances en los túneles de Belate y Almandoz, con la realización de proyectos y obras de mejora, aunque no hayan supuesto el cumplimiento de la directiva.

En primer lugar, se ejecutó el proyecto de accesos a la campaña geotécnica previa al proyecto de duplicación del túnel de Belate y Almandoz, y una elaboración de un informe geológico geotécnico. La actuación definitiva en el proyecto tenía por objeto llevar a cabo la campaña geotécnica previa a la redacción del proyecto para la duplicación de los túneles de Belate y Almandoz, o la ejecución de una galería de evacuación y dada la complejidad topográfica del terreno y el alto valor ambiental de la zona. También fue necesaria la definición y ejecución de los caminos de acceso y las actuaciones necesarias para poder llegar a los puntos donde había que realizar los reconocimientos geológicos geotécnicos que se habían establecido. La ubicación de los puntos de reconocimiento perseguía localizar los contactos litológicos y mecánicos, así como discordancias entre capas, para posteriormente poder estudiar las características de todas y cada una de las litologías encontradas. En la medida de lo posible, se trataba de investigar con mayor detalle y precisión aquellas litologías más desfavorables en cuanto a la calidad prevista, con el fin de cuantificar las características resistentes y la deformación de cada uno de los litotipos a estudiar.

Los resultados que se obtuvieron en la campaña geotécnica son necesarios para poder llevar a cabo la redacción del proyecto de la duplicación de los túneles de Belate y Almandoz. La campaña geotécnica contemplaba la realización de los siguientes trabajos de campo: 47 sondeos, 26 penetrómetros, 39 calicatas, 14 perfiles sísmicos y 15 estaciones geomecánicas. En lo que a sondeos se refiere, se perforaron 3.228 metros lineales desglosados de la siguiente forma: perforación convencional 923 metros, perforación a rotoperusión 831 metros y perforación con wireline 1.474 metros. Con las muestras obtenidas en los sondeos y las calicatas se realizaron los ensayos de laboratorio a los materiales obtenidos. Las obras se iniciaron en septiembre de 2017 y finalizaron en el mes de julio de 2018 con un presupuesto de adjudicación de 1.013.975 euros.

En segundo lugar, se llevó a cabo el proyecto de construcción de dos nuevos apartaderos en el interior del túnel de Belate y del sistema de drenaje para evacuación de líquidos tóxicos e inflamables en los túneles de Belate y Almandoz. En el proyecto, se definen la ejecución de dos nuevos apartaderos en el interior del túnel de Belate y del sistema de drenaje para evacuación de líquidos tóxicos e inflamables en los túneles de Belate y Almandoz. Los apartaderos se ejecutan en la zona sur del túnel de Belate, donde la distancia desde la boca sur a los apartaderos más cercanos es superior a los 1.000 metros máximos que indica la norma. Se proyectan dos apartaderos, uno en cada sentido de circulación, de 40 metros de longitud y 3 metros de anchura separados, otros 40 metros, entre ellos.

El nuevo apartadero sentido Irún se ubica entre el punto kilométrico 28-375 y 28-415, mientras que el nuevo apartadero sentido Pamplona, se ubica entre los 28-455 y 28-495. Cada uno de los apartaderos se dota con un puesto de emergencia que se compone de postes S.O.S., un teléfono y dos extintores. El sistema de drenaje para evacuación de líquidos tóxicos e inflamables se compone de un canal con rejilla, para la recogida continúa en el borde de la calzada y arquetas sinfónicas que conectan con un colector a lo largo de todo el túnel. El sistema acaba en una arqueta desarenadora, desengrasadora y una compuerta de cierre previo al vertido de las aguas al medio natural. La compuerta estará siempre abierta, salvo en aquellos casos excepcionales donde un vertido peligroso deba ser recogido íntegramente y no se espere que por su volumen, la arqueta desarenadora, desengrasadora sea capaz de retenerlo.

En tercer lugar se realiza el proyecto de construcción del sistema de cableado resistente al fuego en el túnel de Belate. La actualización realizada consiste básicamente en la sustitución del cableado que presentaba el túnel de Belate, en las instalaciones de los sistemas de ventilación, iluminación de guiado y emergencia por un cableado resistente al fuego. Finalmente, se lleva a cabo el proyecto de construcción del sistema de cableado resistente al fuego en el túnel de Almandoz. La actuación realizada consiste básicamente en la sustitución del cableado que presentaba el túnel de Almandoz, en las instalaciones de los sistemas de ventilación, iluminación de guiado y emergencia por un cableado resistente al fuego.

Estos tres últimos proyectos que acabo de detallar, fueron licitados conjuntamente para poder hacer la obra de forma simultánea por un importe conjunto de 3.940.006 euros, finalizando en octubre de 2018. A pesar de estas cuatro actuaciones, a día de hoy, los túneles de Belate y Almandoz siguen incumpliendo la Directiva Europea. Entre tanto, en abril de 2019 finaliza la moratoria de aplicación de la Directiva 2004/54 de la Comunidad Europea y desde el entonces Departamento de Desarrollo Económico, se solicita un nuevo plazo adicional de al menos otros cuatro años para la aplicación de la Directiva. Como todos ustedes son ya conocedores, el pasado mes de octubre el Ministerio de Asuntos Exteriores nos remitió una carta de emplazamiento por expediente de infracción, emitida por la Comisión Europea en relación con la Directiva 2004/51, fijando como un plazo límite para remitir los informes pertinentes sobre el estado del cumplimiento de los túneles en España, el 29 de noviembre de 2019.

Una vez analizada toda esta documentación, la Comisión valorará solicitar al Tribunal de Justicia la imposición de sanciones. En el caso de los túneles de Belate y Almandoz, una vez constituido el nuevo Gobierno de agosto de 2019 y conscientes de la problemática existente

en los citados túneles, no solo por el incumplimiento de la Directiva Europea, sino porque presenta un índice de riesgo mayor del uno y medio que el programa, que ya he comentado anteriormente, marca que como por encima de eso hay un verdadero peligro. En concreto, estaríamos hablando de 3,6 para Belate y 2,3 para Almandoz se calificarían como túneles de peligrosidad elevada. Entonces, en aquel momento ya decidimos adoptar la decisión de realizar el proyecto de construcción de duplicación de los túneles, así como del tramo intermedio.

Estar en el Gobierno significa asumir responsabilidades y tomar decisiones y eso es lo que hemos hecho. Las ventajas de esta solución sobre otras alternativas son destacables y se trata de una solución definitiva. Al disponer de dos tubos, los sentidos de circulación son independientes y se reduce la IMD, la intensidad media diaria, de cada uno de los túneles. La ventilación longitudinal es suficiente, ya que la circulación en cada tubo es unidireccional. En caso de avería de un vehículo en el interior de uno de los tubos, posibilita cortar un carril dentro del mismo y se permite el paso por el otro carril. Si el incidente es más grave, se puede cerrar uno de los tubos completamente a la circulación y desviar todo el tráfico por el otro, haciéndolo momentáneamente bidireccional sin necesidad de desviar uno de los sentidos de circulación por el puerto.

Aunque el plazo de ejecución, como ya hemos dicho de las obras, es amplio durante la construcción de las obras, la afección al tráfico sería mínima. La afección al túnel actual solo se producirá en el momento de calado de las galerías. La intervención de los equipos de emergencia es bastante más rápida, posibilita también la reparación del túnel existente actualmente sin proceder al cierre del túnel. En este sentido, cabe destacar que en primer lugar, se construiría el túnel nuevo con todas sus instalaciones. Posteriormente, una vez construido este, se desviada todo el tráfico por esta nueva infraestructura y se aprovecharía para cerrar los túneles actuales y proceder a su reparación. Una vez reparados se emplearía, cada tubo para un sentido de circulación, además, las tierras provenientes de la excavación se podrían utilizar en parte en la construcción de los terraplenes del tramo entre túneles.

El plazo adicional que hemos solicitado responde a los trabajos de licitación de los proyectos que se va a realizar de forma inminente, de manera que se puedan licitar las obras en el segundo semestre de 2021 y las obras se realizarían a partir de 2022. Teniendo en cuenta los plazos para adjudicar e iniciar las obras y los propios de ejecución de las mismas, se estima que para finales de 2024 o principios de 2025, todos los túneles de la Red Transeuropea de más de 500 metros en la Red de Carreteras de Navarra, podrían estar completamente adaptados a los requisitos de seguridad de la Directiva Europea. Hay que tener en cuenta que el ritmo de ejecución de las obras vendrá marcado por la necesidad de compatibilizarlas con el mantenimiento del tráfico en todo momento. Minimizando las molestias a los usuarios al encontrarse en vías que soportan un tráfico elevado, unas condiciones climatológicas adversas con días de lluvia y de nieve, y con un porcentaje de pesados en torno al 30 por ciento.

Para el año 2020, el Departamento de Cohesión Territorial ha presupuestado una partida de 750.000 euros para el proyecto de duplicación de los túneles de Belate y Almandoz, si bien el gasto será plurianual y se realizará en dos ejercicios por un importe global de 1,5 millones de euros. Con respecto a la solicitud de moratoria, quiero destacar que en una reciente reunión

que hemos mantenido en Madrid con el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Pedro Saura, y con el director general de Carreteras del Estado, Francisco Javier Herrero, se decidió que fuera el Ministerio de Fomento quien liderase y coordinase ante la Comisión Europea la tramitación de alegaciones para evitar un posible expediente sancionador por incumplimiento de la Directiva Europea. Espero haber sido lo suficientemente explícito y aclaratorio en las explicaciones, y quedo a la espera de sus intervenciones y de sus posibles preguntas. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muy bien. Muchas gracias a usted, señor Consejero. Por diez minutos tiene la palabra el solicitante de Navarra Suma, señor García, cuando quiera.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidente. Quiero agradecer cómo no las explicaciones que se hacen a este respecto a los túneles de Belate. Dos preocupaciones que tiene este grupo, la primera y es a la que hacía referencia en la última parte de la intervención con respecto al expediente sancionador, qué coste puede tener para Navarra a nivel económico la sanción que pueda tramitarse por parte de Europa. Permítame que ahonde en la preocupación sabiendo que está en manos del actual Ministerio de Fomento, que evidentemente, también vemos la pasividad en la tramitación de otros expedientes relacionados con este cumplimiento en otras comunidades. Por lo tanto, aún ahonda mucho más en la preocupación que tiene este grupo con respecto a esta cuestión.

Me gustaría hacer también un pequeño resumen, creo que lo hemos hecho en diferentes ocasiones, pero es conveniente volver a recordarlo. Me voy a detener básicamente, desde el inicio, desde el anuncio, perdón, que hace este Consejero el 25, perdón, el 24 de octubre, porque evidentemente lo que se hizo en la legislatura anterior es nada, más allá de que el señor Ayerdi venía, hablaba, decía todo lo que iba a hacer. Evidentemente la situación en la que nos encontramos hoy es prácticamente la misma, porque insisto, más allá de reducir la inversión en infraestructuras de carreteras, insisto, no ha hecho prácticamente nada. Luego vendrán algunos, como digo, a justificar esa falta de inversión que en este caso el Partido Socialista en la legislatura anterior, el anterior, como digo, Partido Socialista criticaba esa inacción.

Sí que le pediré y aprovecho a enlazarlo con esta cuestión, es que rompa esa dinámica, rompa la dinámica de la inacción y de no va hacer nada, porque evidentemente esta cuestión es de interés general para Navarra y sobre todo para una parte de la Comunidad Foral de Navarra. Hablo de ese pequeño resumen, viernes 25, aparecen en los medios de comunicación, el proyecto de dos nuevos túneles de Belate, para, como digo, dar cumplimiento de la Directiva Europea. Aparece, como digo, en los diferentes medios de comunicación, a través o a partir de ahí, usted se pone en contacto con el Ministerio de Fomento, tienen una reunión en Madrid, en la que aparte de hablar de otras cuestiones de interés para nuestra Comunidad, se centran básicamente en desdoblamiento, los túneles de Belate y Almandoz. Efectivamente el Gobierno, Fomento apoya desdoblamiento, como no podía ser menos evidentemente, dar cumplimiento a una normativa y es la única alternativa, en este caso, que da cumplimiento seguro de la de la misma.

Pero no trae usted nada más, no trae un acuerdo para poder financiar dicha obra, que va a costar algo más de 100 millones de euros y aquí me suscita también una duda, en la cual no se

habla de financiación. Este Gobierno no habla de financiación, sí que ha hablado de una partida ya teniendo en cuenta, parece ser, que tiene los apoyos suficientes para sacar adelante los presupuestos con una partida de cara a 2020 de 750.000 euros. Entiendo que ya ustedes tienen los apoyos seguros para poder formalizar el proyecto de ley de presupuestos. Pero no hace una estimación de inversiones de cara a futuro, efectivamente, como digo, nos va a costar más de 100 millones de euros una obra de carácter importante para nuestra Comunidad y más allá de anuncios en medios de comunicación y poco más, evidentemente no se ha hecho nada por parte de este Gobierno.

Vuelvo a insistir en que estamos a favor de apoyar el desdoblamiento de los túneles de Belate y Almandoz, totalmente de acuerdo, pero sí que nos negamos tajantemente a poner cualquier peaje y recuerdo e insisto en cualquier peaje en la utilización de los túneles. Nos gustaría saber si es una posibilidad que también baraja, según se tiene conocimiento y según también hay un informe de Deloitte que habla de vías de financiación, entre ellas el pago de peajes y queremos saber si este Gobierno descarta esa posibilidad, porque nos parece más que importante.

Luego yo insisto, me parece también muy importante el llegar a un acuerdo con el Ministerio, el ir al Ministerio a trasladarle la alternativa está muy bien, pero venir sin nada está muy mal, ir a Madrid para decir lo que vamos a hacer. Evidentemente hay que traer algo implícito, debe tener algo implícito, que como digo es un acuerdo, como ya hizo en su día UPN, Partido Popular, para la inversión de la Nacional 121-A. Quiero también recordar que este Gobierno ha solicitado una prórroga de cara quizás a la ineficacia del anterior Gobierno en esta cuestión.

Apelaba usted al consenso, le vuelvo a tender la mano por parte de este grupo a trabajar de verdad por poner en marcha una obra más que necesaria, que ya llevamos cierto retraso en esta cuestión. Hablaba también en su intervención de plazos y efectivamente dice usted, que para finales del 2024, principios del 2025 todos los túneles de la Red Transeuropea de más de 500 metros en nuestra Comunidad, estarán adaptados a la Directiva. Efectivamente, están muy bien los planes, de eso era experto del anterior Gobierno, pero de ponerlos en marcha la verdad que no se fíe de ellos, son socios de su Gobierno, pero no pida usted nunca consejo al señor Ayerdi de cómo poner en marcha un proyecto, porque no sabe, porque no lo ha hecho básicamente. Por lo tanto, vuelvo a insistir en romper esa dinámica continuista de su departamento como el anterior porque le va a llevar a la política de la inacción en esta cuestión.

Tampoco ha dado más información de la que se le solicitaba en este apartado y que evidentemente es lo que ya conocíamos. Igual se lo digo muchas veces, que para este viaje no hacían falta alforjas porque ya conocemos dicha información, pero creemos que se avanza muy poco, a paso muy lento en esta cuestión. Se han perdido cuatro años y yo le pido por favor, que no vuelva a perder los cuatro años o lo que dure este Gobierno, porque insisto, el tiempo es muy valioso y tiene usted por delante un reto bastante importante.

También hablaba usted de la Mesa de Trabajo, tampoco se habló de financiación en dicha Mesa. Básicamente, usted lo que nos pedía o nos informaba de la situación en la que se encontraban las carreteras, cuestión que ya conocíamos y encima compartíamos en el balance que se hacía por parte del director en el que efectivamente, la falta de inversión de la legislatura pasada, sobre todo en la legislatura pasada y creo que es conveniente remarcar,

cuando la situación económica era muy por encima a la anterior, a la de 2015, es que no se hizo prácticamente nada y el estado de las carreteras, efectivamente es el que es y pasamos de un estado correcto y adecuado a ser los peores en según qué tipo de calificaciones en el Estado de Seguridad de las carreteras de nuestra Comunidad.

No me voy a extender mucho más, sí que le voy a volver a pedir, como digo, que agilice lo que pueda y evidentemente lo que la burocracia permite en la ejecución de una obra. Pero espero que la réplica nos de algo más de información, si es que existe de esa reunión que tiene con el Ministerio. Creíamos que hoy iba usted a anunciar un acuerdo que traía un acuerdo con el Gobierno de España, pero efectivamente su socio preferente, Bildu no es muy favorable, como digo, a proyectos y más que nada hay que leer la prensa y hay que leer las mociones que se aprueban en aquellos Gobiernos, en aquellos Ayuntamientos en los que donde se está gobernando EH Bildu que no es muy favorable, como digo, a la ejecución de la obra, por lo tanto, el que dé por supuesto usted también que los presupuestos de cara al próximo 2020 va a haber una inversión, como digo, también genera cierta duda. Agilidad en esta cuestión no se encontrará siempre y cuando de verdad vaya a trabajar y siempre cuando no sea a través de como digo, una financiación por peajes la condición para la ejecución de esta obra.

Vuelvo a repetir que me gustaría si hay algo más o se está trabajando, como digo, con el Ministerio de Fomento a llegar a un acuerdo, como ya lo hizo, insisto, en la ejecución de la licitación de una de las partes de la Nacional 121-A con la inversión de 10 millones por parte del Gobierno de España. Y si usted tiene previsto más allá de ese apoyo, que el apoyo está muy bien, pero también a través de la financiación, va a poder hacer algo usted como Consejero y a través de ese acuerdo con el Ministerio. También el tema sancionador si existe, puede existir y el coste que tendría la sanción para Navarra del incumplimiento de la normativa de la Directiva Europea. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muchas gracias a usted, señor García. Ahora los grupos de mayor a menor representación, en primer lugar el Partido Socialista, tiene la palabra el señor Aguirre.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Muchas gracias. Muchas gracias, señor Presidente. Bienvenido, señor Consejero, equipo que le acompaña, a esta comparecencia. Yo me quedo sorprendido, señor García, dice usted al Consejero, no nos ha dado más explicaciones que las que se le han pedido, si quiere más información, pídala. Porque claro, usted le pide al Consejero una información, le traslada esa información y se queja de que le traslada lo que le pide, si eso, aclare mejor sus peticiones.

Repiten una y otra vez que el socio preferente es Bildu, que estamos echados en manos de Bildu, es el viejo lema de repetir una mentira hasta la saciedad. Repite, repite, repite, porque algo queda y habla también usted de cuánto dura este Gobierno, al ritmo que van ustedes, señor García, y si siguen en esa línea, este Gobierno tiene por delante muchísimos años de trabajo para mejorar la sociedad, la sociedad navarra. Señor Consejero, las explicaciones que usted ha dado como siempre son claras, amplias y sobre todo también que entregándonos la documentación que nos entrega, nos permite hacer un seguimiento más fácil de lo que usted está hablando.

Quiero poner de manifiesto dos cuestiones básicas, como ha dicho usted y como ha repetido el señor García, la creación de la Mesa de Trabajo para hablar de la situación de las carreteras y también de la financiación de las carreteras, que es lo que se habló en esa Constitución de la Mesa, que se iba a hablar de la financiación. Por lo tanto, paso a paso en esa Mesa de Trabajo. En segundo lugar, la visión de las carreteras, como decía usted, como una inversión en el servicio público y como avance en cohesión territorial, cohesión social y desarrollo económico para nuestra Comunidad.

Por hablar de esta petición de información, perdón, en esta comparecencia que nos ha traído a esta Comisión, para ello es importante determinar cuál es la situación de la que partimos, usted señor Consejero, ha dejado claro que fue en 2004. 2004 cuando el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea aprobó la Directiva sobre los requisitos de seguridad para los túneles que nos traen a esta comparecencia. Para nosotros, ahí radica una de las fechas que debemos tener presente, año 2004.

¿Recuerda usted, señor García, quién ha ostentado la responsabilidad de estas obras en estos años? Le voy a hacer un rápido repaso, año 2004, Álvaro Miranda; año 2007, la legislatura del acuerdo UPN-CDN, la Consejera Laura Alba, por cierto, en ese año un Gobierno que contaba con trece departamentos, ¿le recuerda a usted ese número? y lo que han dicho de este Gobierno, un Gobierno de UPN y CDN, trece departamentos; año 2009, cuando se rompe el Gobierno UPN con CDN, repite la señora Alba en un Gobierno en solitario de UPN que se queda con once departamentos; en el año 2011, el señor Astrid, es verdad del Partido Socialista que estuvo escasos once meses porque, gracias a su lealtad, rompieron el Gobierno y el señor Astrid dejó de ser Consejero; en el año 2012, el señor Zarraluki cuando se rompe ese Gobierno.

Cuatro Consejeros y Consejeras nombradas por UPN y CDN han tenido responsabilidades en estos temas, señor García, y ¿cuál es su legado en esta materia? Usted decía que el señor Ayerdi nada, ustedes el doble. Más años el doble, nada de nada, nada de nada, porque seguimos con una situación que viene arrastrándose desde el año 2004. Por lo tanto, no quieran vendernos que son los defensores de las carreteras navarras, cuando la gestión que realizaron en sus gobiernos fue de la más absoluta irrelevancia en estas carreteras. ¿Es esto estar a la altura que reclaman al Consejero? A nuestro parecer, entendemos que no, ustedes no han estado a la altura de lo que requerían las carreteras navarras. Vemos cómo legislatura tras legislatura, su capacidad para solucionar problemas tan graves como los de estas infraestructuras ha sido negativa. Pero no solo lo vemos en los túneles de Belate y Almandoz, sino también en otras carreteras de Navarra y cuál es la situación que el Consejero se ha encontrado al llegar al Gobierno.

Veíamos el otro día en un Ayuntamiento con un alcalde suyo, en una moción pidiendo el arreglo de una carretera en su municipio, que al final terminó reconociendo la responsabilidad de UPN en que esa carretera concreta estaba así, porque entre otras cosas, gobiernos de UPN no habían dado solución a esa carretera. Claro, hasta sus propios compañeros lo reconocen, que ustedes no hicieron nada para solucionar este problema. Por lo tanto, miren primero sus vergüenzas antes de correr a acusar a los demás de lo que hicieron o dejaron de hacer.

Señor Consejero, vemos cómo se van dando pasos en la solución del problema que tenemos con la situación de los túneles que nos ocupan. Al final, la nacional 121-A es una vía que cuenta con mucho tráfico, usted podrá dar datos más concretos del número de vehículos que transitan por ella y que tiene un alto índice de peligrosidad. No en vano, si vemos el índice de riesgo de los túneles de Belate y de Almandoz, indican 3,6 y 2,3 respectivamente que está muy por encima de lo que establece la Directiva Europea que marca un límite de 1,5. Por lo tanto, esta situación venía siendo urgente atajarla por dos cuestiones, la primera para nosotros, básica y fundamental, por la seguridad de los usuarios de esta vía y en segundo lugar, porque hay un incumplimiento de una Directiva Europea que ha provocado que el Ministerio de Asuntos Exteriores les remitiese una carta de emplazamiento por un expediente de infracción.

Como bien ha dicho usted, señor Consejero, el Gobierno debe asumir responsabilidades y tomar decisiones, ustedes lo han hecho y creemos que han optado por la decisión más óptima, la duplicación de los túneles. De la lista que usted ha nombrado, como ventajas quiero destacar la reducción de la IND, puesto que se disponen de dos tubos en cada sentido de la circulación. En segundo lugar, las posibilidades que nos da en caso de que se produzca algún incidente dentro de los túneles, que se puede desde habilitar un carril en el túnel si el percance es leve o utilizar un tubo para los dos sentidos si es más grave. En tercer lugar, la rapidez en la intervención de los equipos de emergencia.

Estas cuestiones son importantes para garantizar, como decía, la seguridad de los usuarios en los túneles y en esto se traduce su acción de gobierno, señor Consejero, porque por mucho que le pueda hacer comparecer a usted en este Parlamento, para hacer ver que la situación no está siendo gestionada, la acción de gobierno se demuestra con hechos y no con palabras vacías, como está haciendo Navarra Suma y como yo he relatado en esta intervención. Usted, Señor Consejero, nos ha explicado la situación que se ha encontrado a su llegada al Gobierno y las decisiones adoptadas, que es lo que le pedían en la comparecencia, qué decisiones o qué acciones estaban tomando llevando a cabo para solucionar el problema de los túneles de Belate y Almandoz. Si cumplimos con los plazos establecidos, a finales de 2024 principios del 25, todos los túneles estarán completamente adaptados a la normativa y esperemos a ver qué ocurre también con la gestión de la documentación remitida al respecto de la imposición o no de sanciones.

Para terminar, me gustaría también hacer una reflexión al respecto de las carreteras, que viene al hilo también de lo que comentaba el señor García de la Mesa de Trabajo y que viene también emplazado con el comienzo de mi intervención. Ustedes, señor Consejero, emplazaron a todos los grupos de esta Comisión a participar en la Mesa de Trabajo sobre financiación de carreteras y de otras infraestructuras, una Mesa de diálogo y debate sobre, entre otras cosas como digo, financiación. Por eso me sorprende, que habiendo un foro donde poder hablar sobre estos temas, sigamos viendo iniciativas al respecto de las carreteras, pero bueno, cada uno marca su estrategia y su camino.

Simplemente como reflexión, pero al hilo de esa Mesa de Trabajo, para nuestro grupo es muy importante en esa calendarización que se hizo, el debate sobre movilidad y transporte. También la cuarta y la quinta sesión, al efecto de plantear asuntos de debate y analizar diferentes alternativas. Pero me quiero detener en la financiación, volvemos a escuchar cómo

se van a financiar las obras, qué medidas van a tomar ustedes para financiar las carreteras y yo, señor García, o no se quiso enterar o no se enteró o estaba allí presente pero su alma estaba en otro sitio, porque en esa calendarización de la Mesa de Trabajo se marcó en una tercera sesión hablar de la financiación de las carreteras. Por lo tanto, el Consejero no está eludiendo ningún debate, no está eludiendo ninguna información y usted sabe perfectamente, que en esa Mesa de Trabajo va a haber una sesión única y exclusiva para hablar de financiación.

Por lo tanto, vayamos paso a paso, sin correr, no corran tanto, porque mire, ustedes, en su programa electoral en el punto 734 indicaban, iniciaremos las obras para el desdoblamiento de la Nacional 121-A para convertirla en una vía dos más uno, construyendo nuevos túneles que permitan desdoblamiento los túneles de Belate y acometiendo el tramo Arraiz-Arde buscando la implicación del Estado en estas obras, y no ponen tampoco cómo lo iban a financiar. Nada dicen ustedes de la financiación de los túneles de Belate y Almandoz, ni del desdoblamiento en la nacional 121-A. Tal vez tuvieran que hacer también una reflexión al respecto. Luego, claro, luego nos encontramos con medidas que suponen 250 millones de euros para las arcas del Gobierno, que posiblemente se hubieran limitado también las inversiones en carreteras o en otras cuestiones. Por lo tanto, ni ustedes fueron capaces de anunciarlo, ni el departamento elude el debate de este tema. Por lo tanto, yo no sé si lo que pretenden es torpedear la Mesa de Trabajo, quieren poner palos en la rueda o qué es lo que están ustedes pretendiendo hacer.

Por terminar ya, señor Consejero, no tengo mucho más que decirle simplemente he de decir que nos encontrará en esa Mesa de Trabajo, que remaremos con todas nuestras fuerzas para que usted siga tomando decisiones y que nadie le desvíe de su camino, que trabaje fuerte para conseguirlo, que ya sea fuera o dentro del túnel, valga la figura retórica y a lo que estamos hablando, a que algunos pretenden llevarle, vea la luz al final, consigamos esa financiación necesaria y podamos tener las carreteras que la ciudadanía de Navarra se merece. Muchas gracias. Mila esker.

SR. PRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muchas gracias a usted, señor Aguirre, tampoco tenía más tiempo. Ahora por diez minutos el señor Azcona de Geroa Bai.

SR. AZCONA MOLINET: Egun on. Buenos días y gracias al Consejero, por las explicaciones y al equipo que le acompaña, también por la exposición. Nosotros desde luego, es evidente y todos estamos de acuerdo, en que hay que hacer las obras de Belate y Almandoz por un problema de seguridad del cumplimiento de la normativa, que es evidente y que no voy a repetir porque ya se ha dicho en diversas ocasiones. Aquí la gran pregunta es, cómo vamos a hacer frente a esta infraestructura que está valorada en 100 millones de euros. Se están creando unas altas expectativas con la sesión de la Mesa de Carreteras, la tercera sesión creo que es, en la cual se va a debatir al respecto de la financiación del conjunto de las carreteras de Navarra, porque no solo son estos 100 millones que hacen falta para cumplir normativa de seguridad en Belate y Almandoz, sino otros muchos datos.

Recuerdo que en el dossier que se nos entregó en esa Comisión, sumando rápidamente las cifras que se daban, estábamos hablando de casi 600 millones de euros de necesidades en el conjunto de las carreteras de Navarra para el cumplimiento de normativa y también para conservación de las mismas. Por tanto, el debate que se propone es interesante y desde luego

las expectativas son muy altas. En torno a esa jornada, veremos qué propuestas llevamos cada uno, en qué términos debatimos.

A partir de ahí, es evidente que en el caso que estamos hablando del desdoblamiento de los túneles de Belate, de la Nacional 121-A, ya hemos debatido también sobre esta carretera y las condiciones en las que se encuentra, de una de las grandes vías de comunicación de Navarra, de Navarra también hacia el exterior, por tanto también esa importancia social y de cohesión territorial, concretamente, que es lo que usted lidera. A partir de ahí, luego, como he dicho, se han dicho algunas cosas, desde hay fecha clave, el primer incumplimiento se produce en 2004, que era el momento en el cual estos túneles ya tenían que estar desdoblados y en el cual se dicta esta Directiva Europea en la que ya se prevé hasta estos plazos. Por tanto, a partir de ahí los gobiernos y los que tenían responsabilidad en el Gobierno tenían que haber empezado a tomar medidas para que en estos momentos no tuviésemos esta situación de emergencia, por lo tanto, esa es la primera fecha.

A partir de ahí, ya sea el relato por parte del Consejero, sí que quiero decir que en la legislatura anterior ya se ha relatado aquí, casi 6 millones de euros de inversión para avanzar en las partes necesarias para llegar al desdoblamiento, con los informes, con las obras que ya se han relatado y desde luego, nada que ver con los años anteriores en los que ya se ha dicho aquí, el nada de nada, no vemos ningún avance, en el sentido de, durante años de responsabilidad de los gobiernos, en este caso de UPN y del Partido Popular, no se ven avances en el cumplimiento de esta Directiva Europea, que como he dicho, desde 2004 hasta el 2011, era evidente que había que ir tomando decisiones que hubiesen facilitado que ahora la solución fuese más cercana y seguramente más fácil de acometer desde el punto vista económico. Nosotros, desde luego, trabajaremos con el departamento para que los túneles de Belate y Almandoz puedan verse hecho realidad en el momento en el que se prevé por parte del Consejero.

También, no sé, después de la solicitud y la insistencia que tiene Navarra Suma en conocer cómo se va a financiar, evidentemente a nosotros nos preocupa, también queremos saber la propuesta del Consejero, qué propuesta nos puede llevar a esa Mesa y qué propuestas o qué valoraciones se están haciendo para ver cómo se puede hacer frente a esta obra que, como nos ha explicado a partir de 2022 tiene que estar ya en obras. Por tanto, en 2022, 2023 puede condicionar fuertemente la parte de inversiones de los presupuestos generales de Navarra, estamos hablando de 100 millones de euros. Por tanto, también es evidente esa gran pregunta, nos preocupa, el saber cómo tiene previsto el departamento acometer esta obra, que ya ha dicho y ha demostrado su compromiso político en hacerla.

A partir de ahí, el resto de recetas que vemos por parte de los que piden esta comparecencia, tampoco encontramos respuesta. También preguntaría, si Navarra Suma, el Gobierno o los Gobiernos anteriores de UPN y Partido Popular, pretenden financiar 100 millones de obras, bajando la recaudación 250.000 euros, 250 millones de euros como proponían ayer, bajando impuestos, sin aportaciones tampoco del Estado. Porque durante esos años, usted le solicita al Consejero que venga con un acuerdo de Madrid, pero durante los años de Gobierno de UPN-PP, aquí los acuerdos trajeron cero euros para acometer estas obras, por tanto esa vía, tampoco parece que la contempla y desde luego también habla de sin peajes. Ya nos contarán

también en esa Mesa, estamos expectantes de que nos cuenten, cuál es su modelo de financiación.

Hasta ahora lo que conocemos es evidente, sabemos un modelo de financiación, que además es la segunda parte de esta herencia. La primera, como he dicho, es que ustedes no han hecho absolutamente nada desde que se conoce que esto había que cumplir y la segunda, que quizás sea su propuesta, son los peajes en sombra. Los peajes de sombra, que dejan una herencia tan pesada como que este año tienen contemplados en los presupuestos generales de Navarra, 98 millones de euros dos menos de lo que cuesta esta obra. Por tanto, igual aquellas decisiones también están hipotecando las posibilidades que tienen este Gobierno y este Consejero para afrontar estas obras.

Ayer mirando los peajes en sombra, la alarmante cifra de 98 millones de euros de hipoteca que se pagan este año concretamente y variando un poco las cifras, veríamos que 50 millones tienen que ver con el peaje en sombra de la autovía del Camino, dieciocho de la autovía del Pirineo y veintinueve del Canal de Navarra, como digo, 98 millones de euros. Si vemos los años que quedan todavía estamos hablando, que a este ritmo faltan prácticamente 1.800 millones de euros por pagar en peajes en sombra, son dieciocho veces más de lo que cuestan los túneles de Belate y Almandoz. Yo creo que también ya no solo, no hay propuestas claras de financiación de esta propuesta más allá de presionar, lógicamente presionar es el papel de político, de presionar al Consejero para que ponga la suya encima de la mesa, sino que las que ustedes, las recetas que ustedes han tenido durante los últimos años, están hipotecando posibles decisiones actuales.

Por nuestra parte, iremos con una actitud, como siempre, propositiva a las Mesas de Trabajo y, desde luego también pedimos querer, queremos saber ya, empezar a saber cómo se va a poder financiar esta obra tan costosa y como he dicho, que puede también condicionar los presupuestos generales de Navarra en los próximos años. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muy bien. Muchas gracias a usted, señor Azcona. Ahora por diez minutos del Grupo EH Bildu, señor Ramírez.

SR. RAMÍREZ ERRO: Eskerrik asko, Presidente jauna. Egun on guztioi. Buenos días a todos. Se suele decir que de la soberbia al ridículo hay una micra, por aquello de la cortesía parlamentaria voy a decir que de la osadía extrema a la imprudencia hay un breve espacio. Se puede ejemplificar con la intervención del señor García del Partido Popular, porque claro, venir aquí a una Comisión a anunciar a bombo y platillo, que va a impedir que prospere el mecanismo del que disponen las instituciones de Navarra para financiar un proyecto como el desdoblamiento de las obras de los túneles de Belate, nos parece cuando menos imprudente, porque el titular de hoy es claro, Navarra Suma no aprobará los presupuestos que dan cobertura al desdoblamiento de Belate. Así de claro, señor García, es decir, si fuese por ustedes y por la actitud que ustedes están exhibiendo y han anunciado, no habría ningún paso adelante en este asunto.

Por lo tanto, asuman que efectivamente ustedes son el mayor problema que tiene esta Comunidad para que prosperen los túneles de Belate, hay que decirlo alto y claro, en negrita y subrayado, señor García. Pero es que además, su actitud es imprudente, porque al parecer

usted no recuerda cuál es y ha sido el tratamiento que ha hecho la derecha históricamente a la nacional 121 y a los pueblos y municipios por los que transita. Usted no recuerda cuál es, cuál era la posición de la derecha a la hora de activar en tiempo y forma las obras necesarias para mejorar la nacional 121 o los pretextos que utilizaba sobre la propiedad en la parte guipuzcoana para no acometer obra alguna o el esperpento de proyecto de la Transpirenaica ¿Sabe de qué estamos hablando, señor García? es que la derecha se inventó un nuevo recorrido con tal, una nueva vía Transpirenaica desde Zubiri por ahí Alduides para conectar con el de otro lado de la muga. ¿Por qué? Porque querían evitar a toda costa el que una vía de comunicación con vocación internacional tuviese que contar con la colaboración de Guipúzcoa, eso es lo que ha hecho la derecha.

Pero es que además, señor García, le invito a que usted se lea el informe de la Cámara de Comptos del año 1994, una Orden Foral de 1993 exhibió, fue la que posibilitó la construcción del túnel de Belate, así como la dirección técnica. ¿Se hizo bien? Vean, vean y vean si se hizo bien y vean el conjunto irregularidades, de deficiencias que se produjeron. Pero una mirada al pasado del túnel de Belate necesariamente lleva a las constantes reparaciones que han tenido que hacerse porque se hizo esa obra, permítanme la expresión, de pena, pero es que no es algo que acabo en aquel momento, no. En el año 2014 el Tribunal Supremo, señor García, condenó a la empresa adjudicataria a pagar 9 millones de euros. Eso sí que sería interesante saber qué pasó con todo ese dinero, se lo preguntamos entonces a la señora Barcina y no recordamos muy bien a qué destinó ese dinero, pero es que fueron 9 millones de euros de reclamación por deficiencias en la dirección de obra.

Por tanto, estamos hablando de una obra controvertida, que quizá con un ánimo de tener cierto protagonismo se exhibe aquí, se ha decidido, pero es que le convendría más bien estar, más o menos, digamos, con más prudencia, lo voy a decir así, porque es que la derecha navarra, foral y española a la que usted representa en estos momentos y en esta Comisión, bueno la trayectoria que ha tenido en este camino y en la historia de los túneles de Belate deja muchísimo, muchísimo que desear.

Por nuestra parte, por supuesto que Euskal Herria Bildu no está en contra del desdoblamiento de los túneles de Belate. Ahora bien, le decimos, ¿esto va a solucionar todos los problemas de la zona y de tráfico? pues no. Si hay quien piensa que esto es la panacea y entonces toda la siniestrabilidad, nosotros siempre ponemos un ejemplo y es el cruce de Sunbilla, que tiene que tener una solución a distinto nivel, tal y como se acordó en su día. Eso es algo que vamos a exigir, porque hay muchos puntos en los que mejorar también en Bera, etcétera, etcétera, podríamos ir analizando con mucho detenimiento. Por lo tanto, es la panacea, los túneles, el desdoblamiento, no. ¿Hay que hacer una reflexión sobre la movilidad, es decir, los tránsitos de vehículos pesados?, ¿tenemos que dirigirlos por la nacional 121? Habrá que hacer esa reflexión pero no quedarnos en el cortoplacismo, pensar que con esto se soluciona todo, porque entendemos que hace falta un plan integral, plan integral de movilidad.

El otro día estábamos hablando en esta misma Comisión y nos pareció muy interesante, sobre el transporte público por ejemplo y los retos que tenemos y cómo no solo es que quede un gran trecho por recorrer, sino que estamos en el Pleistoceno. Permítaseme esta expresión y en cuanto a la movilidad, en cuanto a los servicios de autobús como quedó de manifiesto, en

cuanto a la conectividad y la conexión de las comarcas, en cuanto a lo de la utilización del tren convencional como medio de transporte de viajeros. Hay muchísimas cosas que hacer, se apuntó también ¿porque no vamos a ser ambiciosos e idear un posible apeadero en el centro de Pamplona? ¿y si además fuese intermodal en la estación de autobuses?, ¿por qué no vamos a pensar si eso es posible o no y los beneficios que podría tener? Es decir, hay mucho que pensar. Por lo tanto, nos podemos centrar o mirar el dedo que señala la Luna, pero tenemos que ver que todo es un análisis integral lo que es importante, el tener esa perspectiva. Por lo tanto, nos vamos a centrar, agradecemos y no vamos a seguir a profundizar mucho más, analizaremos la información que nos ha transmitido.

Nuestra disposición en materia presupuestaria es evidentemente constructiva. Nosotros tuvimos la oportunidad de decidir si el Gobierno liderado por María Chivite tenía que prosperar o no y la militancia lo consultamos y decidimos posibilitarlo. Ello implica necesariamente una actitud constructiva a la hora de buscar las herramientas necesarias para sacar proyectos adelante y son los presupuestos generales de Navarra. Ahí nos van a encontrar si efectivamente por la otra parte se tiene una actitud también constructiva, ya vemos cuál es la actitud de Navarra Suma, que sigan exhibiendo y haciendo gala de la imprudencia, porque me da sensación de que por eso así les va. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muy bien. Muchas gracias, señor Ramírez. Ahora, por Podemos-Ahal Dugu, señora Aznárez, diez minutos.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Mila esker, Lehendakari jauna. Buenos días, señor Consejero, y también a todo el equipo que hoy le acompaña. Yo también me voy a ir el tiempo, a 1993 con un Gobierno liderado por UPN, por Juan Cruz Alli y con una vicepresidencia, del que hoy no quiere que UPN se diluya ni si Navarra Suma o Navarra desuma, el señor Sanz Sesma, que fueron los que comenzaron con todo el proyecto de licitación, ejecución de los tuneles de Belate, allá por 1993 con un coste inicial, con un presupuesto inicial de 11.000 millones de pesetas de las aquellas entonces, pesetas.

Claro, transcurrido el tiempo, en el 98 la Cámara de Comptos realiza un informe, un informe que es demoledor, demoledor para todos los ejecutivos que se han hecho cargo de esta infraestructura de este megaproyecto. La Cámara de Comptos en aquel entonces nos decía, todavía se están produciendo pagos de obras, asistencia técnica de las instalaciones en túneles y reparación de desprendimientos por un importe de aquel entonces, 1998, de 147 millones de pesetas para unas obras que habían costado más de 11.000 millones de pesetas, es decir, a un año de la inauguración, ya se estaban produciendo desprendimientos.

Además, ese informe recogía otra serie de advertencias, como que las numerosas y costosas modificaciones de obra, lo que parece evidenciar la baja calidad de los proyectos, sobre todo el del túnel de Belate, sigue sin que conste que se hayan pedido responsabilidades a sus redactores. Comptos también destacaba que las adjudicaciones de las obras se realizaron atendiendo a una baja del precio de licitación del 24,3% de media, pero que las empresas compensaron dicha baja con modificaciones posteriores, que supusieron una desviación media del 33,47% sobre el presupuesto adjudicado. Para rematar su diagnóstico el órgano fiscalizador, nuestro órgano fiscalizador, la Cámara de Comptos, ponía de relieve que para adjudicar las obras el Gobierno las dividió en excesivos tramos, sin que dicha división

obedeciese a unos razonamientos técnicos, ya que incluso complican posteriormente el desarrollo de las obras.

Baja calidad de los proyectos técnicos, falta de supervisión, división de las obras en muchos tramos para poder adjudicar a muchas empresas, adjudicaciones a la baja y posterior desviaciones de presupuesto. Bueno, yo creo que es evidente que la Cámara de Comptos, las observaciones que nos elevaron no hablaban precisamente bien del proyecto, señor Consejero. Es más que evidente que las obras, como aquí lo han resaltado los portavoces que me han precedido, se hicieron mal. Nadie ha querido reconocerlo, pero durante todos estos años se han estado haciendo parches, parches y reparches muy caros para arreglar desperfectos, desprendimientos y carencias que la obra tenía de origen.

Además, las denuncias sobre la seguridad de los túneles ya comenzaron al inicio ya de su puesta en funcionamiento. Yo recuerdo, no sé si ustedes se acordarán, en 2011 una imagen de los túneles cegados por humo y que lo denunció además, un bombero de la Comunidad Foral del Cuerpo de Bomberos del Gobierno, que decía que el sistema de ventilación en lugar de desalojar el humo consiguió cegar el túnel. Por lo tanto, yo creo que las obras están mal hechas desde el inicio y además, con este peligro de incendios. Hasta hace unos años, ocurre que la seguridad de los túneles de Belate ha vivido una especie de limbo jurídico a pesar, como se ha comentado, de la Directiva Europea que regula esa materia es del año 2004 los diferentes gobiernos, y nada que ver con el anterior Ejecutivo ni con este, por supuesto, no se han visto impedidos a aplicarla hasta que se ha ido acercando el año en el que se acaba el plazo para que las infraestructuras anteriores a la Directiva se adjudiquen a sus exigencias, o sea, este año 2019, como usted ha dicho, señor Consejero.

Ese anuncio oficial corrió a cargo de un exconsejero de Unión del Pueblo Navarro, el señor Zarraluqui Ortigosa en marzo 2015. Marzo 2015, a puertas de unas nuevas elecciones autonómicas y forales y que dio paso a un nuevo gobierno, un cuatripartito en Navarra. Zarraluqui Ortigosa, anuncia entonces que el gobierno siguiente que podía ser, no el suyo, sino otro gobierno, tendría que desdoblarse los túneles de Belate y Almandoz para cumplir con la Directiva Europea, que exige que este tipo de infraestructuras estén dotadas de túneles de evacuación y el coste estimado que propuso y así anunció el señor Zarraluqui Ortigosa era de unos 150 millones de euros. Cuatro años sin avanzar nada desde ese Gobierno y le deja el regalito, bien empaquetado y con un buen lazo, al siguiente Ejecutivo que tuvo que invertir, como usted bien ha dicho en dos ejercicios presupuestarios y esto le respondo al señor García Jiménez, cuando dice que el anterior Ejecutivo no hizo nada, que el señor Aguirre no hizo nada, se lo ha dejado bien claro el señor Consejero con los datos que tiene él de la Consejería.

El señor Ayerdi en 2017 tuvo que invertir más de 1 millón de euros, en 2018 casi un total de 4 millones de euros. Es evidente, como ha dicho el señor Consejero, que no es suficiente porque hay que hacerle frente al expediente que tenemos de infracción, porque superamos los índices de riesgo, Belate 2,6 y Almandoz 2,3 muy por encima del índice de riesgo mayor, que es del 1,5 y esto nos lo marca la Directiva. Por lo tanto, regalito envenenado, Ejecutivo tras Ejecutivo, pero yo creo que ni el anterior, ni este nada tiene que ver, porque desde que se comenzó con el proyecto hasta que terminó el plazo de la Directiva en 2004 y este año en 2019, creo que

han sido muchos los Ejecutivos dirigidos por la derecha navarra, los que han podido hacer algo para que estos túneles se adecuasen a las directivas.

Yo solamente, señor Consejero, agradeciendo todo lo que nos ha comentado, me surgen dudas, dudas que nos preocupan. Si nos piden cumplir con la Directiva Europea este año que termina el 2019, entiendo que como usted ha dicho, tendremos sanciones, me gustaría saber a cuánto ascienden. Dice usted que va a liderar el Ministerio este tema, me gustaría saber también a mi grupo cuál va a ser la propuesta que usted va a elevar al Ministerio, cuándo se prevé esa respuesta viendo que se nos termina el plazo. Como última reflexión, ese sobrecoste de la sanción de las inversiones que tenemos que hacer plurianuales que usted nos ha detallado, a quién se lo tenemos que imputar, es una deuda heredada, es una deuda ilegítima, a quién tenemos que imputarle todo este desastre que desde el primer día que se ha inaugurado este tramo y los túneles, vemos cómo se va parcheando y es una inversión que no tiene el límite.

Por lo tanto, estaremos también tendiendo la mano en esa Mesa que usted convocó. Seguiremos atendiendo las propuestas de los demás grupos, porque si son positivas las apoyaremos. También presentaremos las nuestras cada vez que usted así nos lo comunique y esperamos la respuesta a estas dos dudas que nos han surgido, si tiene usted ahora mismo capacidad por la información que maneja o no. Sin más, muchas gracias, señor Consejero y también a todo el equipo. Mila esker.

SR. PRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muy bien. Muchas gracias, Señora Aznárez. Ahora vamos a dejar cinco minutos de receso para que pueda preparar las contestaciones, satisfacer a todos.

(Se suspende la sesión a las 10 horas y 27 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 10 horas y 34 minutos).

SR. PRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Señorías, reanudamos por diez minutos, señor Consejero, para dar contestación. (MURMULLOS). Señorías que hemos iniciado.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): He escuchado muy atentamente todo lo que ustedes han dicho. Veo que están muy concienciados con el tema lo mismo que está este Gobierno y que todos queremos lo mejor para la solución de los túneles, la mejor solución para Navarra con este tema. Alguna matización, sí que quería hacer. Me dice, señor García, que anuncié a la prensa el desdoblamiento de los túneles, no, yo no anuncié a la prensa, yo lo dije en el Parlamento a una interpelación suya. Yo lo anuncié en el Parlamento luego la prensa, como hace otras cosas, lo sacó pero yo a la prensa, no. Yo lo dije en el Parlamento, que es donde me lo preguntaron precisamente a una interpelación suya.

También, señor García, insiste en cómo se van a financiar los túneles de Belate y de Almandoz, parece que es su única preocupación. Ya lo ha dicho aquí el señor Aguirre, le recuerdo que en el programa electoral de Navarra Suma las pasadas elecciones a la Comunidad Foral, ustedes incluían y lo quiero recordar otra vez, incluían como una medida estrella la duplicación de los túneles de Belate y Almandoz y tampoco decían cómo iban a financiar las obras. Medida estrella, pero no se decía cómo se iban a financiar las obras, cosa que hoy exigen, pero de hecho, no quiero que me lo diga. No quiero que me lo diga ahora ni aquí, yo creo que el

espacio para hablarlo y debatirlo es en la Mesa de Financiación de Carreteras que ya ha empezado a andar y a la que emplazo a todos a acudir con un espíritu constructivo, como ya se estuvo en la primera reunión.

Pero mire, señor García, a mí en estos momentos lo que más me preocupa, lo que más, realmente es que se incremente la seguridad de los túneles. Me importa la seguridad de las miles de personas que cada día atraviesan estas infraestructuras que, como ya hemos dado algún dato en cifras redondas, son 8.500 vehículos al día, más de 3 millones de vehículos el año con sus respectivos ocupantes, que son los que nos preocupan. Hablamos de infraestructuras, pero sobre todo hablamos de personas si no, no tendría mucho sentido, infraestructuras para las personas y de prevenir situaciones críticas que puedan poner en peligro vidas humanas, esa es mi máxima preocupación. Claro en los túneles de Belate y Almandoz, llevamos ya quince años tarde por unas cosas y por otras, la situación a día de hoy es que estamos incumpliendo la Directiva. Incumplir una Directiva Europea a nadie de los aquí presentes no se nos escapa que es una cosa sería o muy, muy seria y entonces que los túneles se califican como túneles de peligrosidad elevada y que estamos obligados, todos, a adoptar medidas para aumentar su seguridad y que se puedan mantener en servicio.

El expediente de infracción, señor García, le repito que tenemos ya sobre la mesa un posible expediente de infracción por parte de la Comisión Europea, que nos han pedido explicaciones y que las hemos dado. El equipo ya ha dado todas las explicaciones que nos han pedido y que estamos inmersos desde hace ya bastantes días, desde que todo esto hemos sido conocedores de la situación, estamos inmersos en poner las medidas y hablar con todo el que haga falta para evitar una sanción. Nadie nos ha puesto todavía una sanción. Una vez analizada la información que nosotros hemos remitido, la Comisión valorará solicitar al Tribunal de Justicia la imposición de sanciones. Nosotros estamos trabajando, pero intensamente, desde el departamento para evitar esta sanción. No puedo facilitar hoy más información, pero también les digo que cuando la tenga se la facilitaré, peharemos todo lo que haya que pelear para evitar esta sanción.

En fin, la necesidad de actuación en los túneles es difícilmente cuestionable a estas alturas, yo creo que nadie la cuestiona y creo que en este punto estaremos todos y todas de acuerdo. Es más, les voy a avanzar una cifra que también es conocida, pero es fácilmente detectable de todo lo que se ha ido publicando, en lo que va de año, dos de cada tres incidencias que se producen en los túneles navarros se registran en Belate o en Almandoz, son datos que los tenemos de 2019, recientes. Por lo tanto, creo que la situación está clara. Entonces yo enmarco a todos una vez más a esa Mesa en enero y volveremos a tener, como ya dijimos les marcaremos la fecha, les diremos, en fin, de lo que se va a tratar qué proponemos nosotros, pero también todo lo que ustedes quieran tratar y hablar en dicha Mesa. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muy bien. Muchas gracias, señor Consejero. Ahora ya a nivel personal como usuario afectado, vecino y lo que haga falta de los túneles, de verdad quiero instar a todos grupos que es de verdad necesario solucionar este problema. Muchas gracias a todos. Bueno y sabiendo que todos conocen el problema. (MURMULLOS).

(Se levanta la sesión a las 10 horas y 40 minutos).