



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

X Legislatura

Pamplona, 11 de noviembre de 2020

NÚM. 18

TRANSCRIPCIÓN LITERAL

COMISIÓN DE COHESIÓN TERRITORIAL

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.^a MARÍA VIRGINIA MAGDALENO ALEGRÍA

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 18 DE NOVIEMBRE DE 2020

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para explicar el informe que identifica el tráfico de vehículos pesados perteneciente a empresas del transporte navarro en las cinco vías de Navarra en las que el Departamento de Cohesión Territorial tiene previsto implantar peajes (A-10, A-15, N-121-A, A-1 y A-68).

— Pregunta sobre un acuerdo de colaboración con el Ayuntamiento de Azagra para la construcción de dos rotondas en la NA-134, presentada por el Ilmo. Sr. D. Javier García Jiménez.

— Pregunta sobre las actuaciones en la N-113 (Pamplona-Madrid) para evitar su inundación en el caso de desbordamiento del Río Ebro entre los kilómetros 75 y 77, presentada por el Ilmo. Sr. D. Javier García Jiménez.

(Comisión transcrita por la UTE Naturalvox-MondragonLingua)

(Comienza la sesión a las 12 horas y 18 minutos).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para explicar el informe que identifica el tráfico de vehículos pesados perteneciente a empresas del transporte navarro en las cinco vías de Navarra en las que el Departamento de Cohesión Territorial tiene previsto implantar peajes (A-10, A-15, N-121-A, A-1 y A-68).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdalena Alegría): Buenas tardes, señorías, señor Consejero. Vamos a iniciar la Comisión de Cohesión Territorial con la comparecencia del Consejero, el señor Ciriza, de Cohesión Territorial para explicar el informe que identifica, el tráfico de vehículos pesados pertenecientes a empresas de transporte navarro en las cinco vías de Navarra en las que el Departamento de Cohesión Territorial tiene previsto implantar peajes (A-10, A-15, N-121-A, A-1 y A-68), a instancias del señor García Jiménez. Cuando quiera puede hacer una pequeña presentación.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. En primer lugar, sí que me gustaría aclarar una cuestión de la que se me acusó el pasado jueves en el pleno, en el que se decía que este Parlamentario quería, en cierta medida, bloquear el Departamento de Cohesión Territorial. Eso decía el Consejero y quiero decirle que, nada más lejos de la realidad. Lo único que hace este Parlamentario, básicamente, es cumplir con su obligación, que es el hecho de pedir cuánta información así lo requieran nuestra ejecución y nuestro trabajo, y pedir explicaciones al Gobierno para, evidentemente, controlar la acción del mismo y pedir responsabilidad en su caso.

Entiendo que no le guste este planteamiento de peticiones de información o preguntas que se plantean, pero, como digo, es nuestra obligación. Yo con todo el cariño, como el que usted me trata a mí, si no le gusta, si no quiere ser, en este caso usted, destinatario de las iniciativas que presentamos, tanto yo como Parlamentario, como otros Parlamentarios, evidentemente, muy cariñosamente le digo que lo que debe hacer en este caso es dejar usted el propio departamento si no quiere, como digo, insisto, más allá del cariño, de ser destinatario de las iniciativas.

Se decía, también del pleno, y al hilo de la presentación ya, de la comparecencia que hoy nos trae a esta Comisión, que hablábamos mucho de los peajes. Yo iba a decir que, efectivamente, se habla de peajes, se habla de carreteras o no se hablaría en este caso si el Partido Socialista no hubiese cambiado hoy en día de opinión. El año pasado, en la legislatura pasada, decía que no a los peajes, hoy ha cambiado de opinión, por lo tanto, no hablaríamos si hoy la señora Chivite mantuviese su postura, que siempre ha defendido en este caso.

Solicitamos la comparecencia de hoy para que explique, efectivamente, cómo se ha identificado el tráfico de las empresas navarras que circulan por las cinco vías, a las cuales se quiere poner en práctica un nuevo impuesto, un nuevo impuesto a través de peajes. Le hago varias preguntas. La primera es, se nos facilita ver el informe, pero no se nos deja tener copia del informe, independientemente de que esta Cámara tiene un informe jurídico en el que se dice que los Parlamentarios tenemos derecho a la Ley de Protección de Datos. Por lo tanto, no tenemos incompatibilidad, en ese caso, en tener ese informe. Por lo tanto, no entendemos por qué no se nos facilita ese informe para trabajar en casa. Agradecemos enormemente que se nos deje trabajar en la sede del departamento, pero entenderá usted, que la mejor forma de trabajar es, en este caso, cada uno, el tiempo y el espacio, que tiene para para ello.

Si tienen en cuenta en el propio informe los vehículos no sólo que transitan de un punto a otro, que es donde se hacen las mediciones de las diferentes vías, si se tiene en cuenta el tráfico interior y pongo un ejemplo para entendernos y para que pueda contestar de manera más fácil. Tudela, la A-68, con inicio en Cortes y final en Tudela, si se mide el tráfico que pueda existir entre Ribaforada, por ejemplo, y Tudela, nos gustaría saber. Y si se contempla dentro del propio informe que se tiene en cuenta, otros puntos de medición más allá, o puntos intermedios de medición que, según, como digo, nosotros hemos podido valorar, no existe, y que estos puntos, en su caso, podrían aumentar el tráfico de transportistas navarros. Y, ¿cuándo tiene previsto poner en marcha el Gobierno de Navarra la nueva empresa pública Nafarbide? ¿Qué plazos se tienen y cuáles son los cálculos de ingresos que hacen a través del informe? Muchas gracias.

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

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días a todos, buenos días, señor García. Comparezco hoy aquí para explicar el estudio de la procedencia de los vehículos pesados circulantes por las vías de la Comunidad Foral de Navarra mediante la identificación de sus matrículas, encargado a la empresa Girder Ingenieros S.L.P.

En primer lugar, y antes de ahondar en esta cuestión, me van a permitir trasladarles que se ha aprobado, definitivamente, el segundo tramo del proyecto de conversión de la carretera N-121-A, Pamplona-Behobia, en una vía dos más uno. Se trata del tramo que discurre entre los puntos kilométricos 10+500, desde la travesía de Olave y el punto kilométrico 22+500, la intersección de Lanz. Las obras de este segundo tramo de doce kilómetros tendrán un valor estimado de 13,5 millones de euros. Como principales novedades: la renovación de los accesos a Etulain y Lanz, la mejora de la rotonda a la salida de Enderiz, así como la reorganización de las zonas de adelantamiento.

Tras la fase de información pública la próxima semana, a partir del 16 de noviembre, se publicará la aprobación definitiva del proyecto y se realizará la convocatoria de firma de actas previas, prevista para diciembre, para los afectados por las expropiaciones de terrenos necesarios para la ejecución del proyecto. Además de las obras propiamente de este segundo tramo, les recuerdo que está prevista la construcción de dos variantes en las localidades de Olabe y Burutáin, que se realizarán y ejecutarán de forma independiente a la conversión en dos más uno de la N-121-A, incorporando diseños compatibles. Ambos proyectos se encuentran en estudio de alternativas.

Paso a hablar del objetivo del informe. Dicho esto, a continuación, voy a desgranar el informe que se me ha solicitado. En cuanto al objeto del citado estudio como bien saben, consistía en conocer en profundidad la composición del tráfico de vehículos pesados que circulan por las vías A-1, A-10, A-15, A-68, y N-121-A, es decir, por las carreteras en las que se van a implantar peajes. Insisto, conocer en profundidad porque, evidentemente, como todos ustedes saben, desde obras públicas e infraestructuras, se venían manejando unas cifras que este estudio no ha hecho más que confirmar.

Medios materiales utilizados. Este estudio de la procedencia de los vehículos pesados, circulantes por las vías de la Comunidad Foral de Navarra mediante la identificación de sus matrículas, encargado a la empresa Girder Ingenieros S.L.P., se ha llevado a cabo mediante un registro automatizado de matrículas a través de un sistema avanzado. El equipo empleado conformado por cámaras de video con un *software* de reconocimiento de matrículas, que ha permitido discriminar los vehículos según su tipología, y realizar la lectura automática de las matrículas mediante la tecnología LPR. Posteriormente, se llevó a cabo la fase de post procesado de datos.

En relación con la metodología y operativa de trabajo, diferencian claramente tres fases. Una primera fase denominada como fase 0 del diseño de la operativa de trabajo, una segunda de recogida de datos en campo, y una tercera en la cual se realiza el post procesado de las matrículas recogidas, la obtención de los resultados y la redacción de la memoria del estudio realizado.

En la denominada fase 0, se definieron las secciones de control de cada una de las carreteras a muestrear. Adicionalmente, se estableció una operativa de trabajo que dio lugar a un programa de trabajos, en el que se refleja la campaña de toma de datos a realizar. En relación con la fase 1, de recopilación de datos, se compone de diferentes actuaciones, la colocación de las cámaras, su configuración y la realización de la campaña de medición.

En lo que respecta a la ubicación de las cámaras, éstas se han colocado sobre los pórticos de PMV, adosadas a la pared de un centro de transformación, adosadas a un poste de alumbrado y sobre la visera en la entrada del túnel de Belate. Cabe destacar que los puntos kilométricos aproximados en los que se han ubicado estos equipos son los siguientes, teniendo siempre presente la disponibilidad de pórticos en los puntos iniciales y finales de la carretera foral o los más próximos a ellos. En este sentido, en la A-1, punto kilométrico 36+050 en la zona de Olazti y 400+400 en la zona de Alsasua; A-10, puntos kilométricos 0+950 en la zona de Irurzun y 18+400 en la zona también de Irurzun; A-15, punto kilométrico 113+800 en la zona de Irurzun y 139+400 en la zona de Areso; A-68, puntos kilométricos 84+480 en la zona de Tudela y 115+030 en la zona de Cortes; N121-A, puntos kilométricos 64+710 en la zona de Bera y 28+00 en la zona de Belate.

La principal limitación del estudio, como así se trasladó ya en su día, reside en la duración de la toma de datos, en caso de producirse futuras fluctuaciones en la composición del tráfico conllevaría una variabilidad de los resultados. Una vez realizadas las pruebas y calibraciones iniciales de las cámaras en la N-121-A, el muestreo de las carreteras comienza en esta misma, el día 7 de julio y concluye en la A-68, el día 29 de julio, veintitrés días después.

Por último, tiene lugar la denominada fase 2 o de post procesado de datos. Una vez realizadas las grabaciones, los vídeos generados se almacenan en tarjetas *micro SD*. Posteriormente son llevadas a oficina para que puedan ser procesados mediante el *software* de reconocimiento de matrículas. El *software* cuenta con avanzados algoritmos de procesamiento, tanto por el reconocimiento de matrículas, como para la detección de los tipos de vehículos. A pesar de demostrar elevadas fiabilidades en los resultados, la calidad de las lecturas obtenidas puede verse reducida por factores como la luminosidad, en algunos casos, el estado de la matrícula, otros vehículos o elementos que tapan la matrícula o la detección de otros caracteres

alfanuméricos. En consecuencia, es necesario realizar un filtrado para proceder a la eliminación de aquellas matrículas cuya lectura se ha realizado de forma errónea.

Tras el estudio realizado, se ha optado por tomar como muestras de la población aquellas matrículas cuya fiabilidad sea superior al 97 por ciento. Una vez se han obtenido los listados depurados de los vehículos pesados, medidos en cada sección de control, los datos son remitidos a los técnicos del Gobierno de Navarra para que procedan a su filtrado según el origen de los vehículos. Dicho filtrado, se realiza cruzando el listado de las matrículas enviadas con la base de datos de los vehículos pesados de la Comunidad Foral.

Finalmente, con los datos filtrados se calcula el porcentaje de vehículos pesados de origen navarro o no navarro, circulante por las vías aforadas. Los resultados obtenidos se representan por vías, sentidos y secciones de control. Adicionalmente, los datos pertenecientes a ambas secciones de control de cada una de las vías y sentidos de circulación son contrastados para poder determinar las matrículas de aquellos vehículos que pasan por las dos secciones de control, y así poder conocer la composición del tráfico de los vehículos en tránsito. Un momento.

Los resultados. En relación con los resultados, a continuación, voy a realizar un análisis en cada una de las vías. Cabe destacar que el estudio recoge datos relativos a los vehículos pesados en tránsito, de cada una de las cinco vías considerándose éste el dato de mayor interés, así como datos relativos a varias sesiones de control. A modo resumen, los datos son los siguientes: la A-1, denominada autovía del Norte, límite Álava con límite Guipúzcoa, tiene una longitud de 13,77 kilómetros. Por ella circulan a diario en torno a 6.000 vehículos pesados. Según los datos registrados, el 97 por ciento de los vehículos pesados que transitan por ella son de fuera de Navarra, frente a sólo un 3 por ciento de la Comunidad Foral.

En relación con la carretera de altas prestaciones N-121-A, Pamplona-Behobia de 50,77 kilómetros de longitud. Tiene una circulación media diaria de más de 2.800 vehículos pesados, de ellos el 87 por ciento son de fuera de Navarra, según el estudio de Girder Ingenieros, SLP, frente a un 13 por ciento que serían de la Comunidad Foral. La tercera vía analizada, la A-68, autovía del Ebro Castejón-Cortes, tiene una longitud de 32,44 kilómetros y una circulación media diaria cercana a los 5.000 vehículos pesados. Esta vía registra cifras similares a la N-121-A. Un 88 por ciento de los camiones son de fuera de la Comunidad Foral y un 12 por ciento son vehículos pesados navarros.

En cuanto a la A-15, autovía de Leizarán, AP-15, límite con Guipúzcoa, ésta tiene una longitud de 27,61 kilómetros y por ella circulan en torno a 2.600 vehículos pesados de media cada día. Según los datos recabados, el 23 por ciento de los mismos son navarros, frente al 77 por ciento que no lo son. La quinta carretera estudiada, la A-10, autovía de la Barranca, Irurzun-Alsasua, tiene una longitud de 30,44 kilómetros. La circulación diaria de vehículos pesados en esta autovía es de en torno a 2.300 camiones, de ellos cerca del 75 por ciento serían de fuera de la Comunidad Foral, frente a un 25 por ciento de Navarra. Finalmente, en cuanto a puntos kilométricos concretos cabe destacar que, en los túneles de Belate en sentido Pamplona, es decir sentido decreciente, el 83,5 por ciento de los vehículos pesados son de fuera de Navarra y en sentido Behobia, sentido creciente, el 84 por ciento.

Y a modo de conclusión, les diré, el 88 por ciento de los vehículos pesados que circulan por las cinco vías en las que el Ejecutivo Foral va a instalar peajes: autovía del Norte A-1, autovía de la Barranca A-10, autovía de Leizarán A-15, autovía del Ebro A-69 y la carretera Pamplona-Behobia, N-121-A, son de fuera de Navarra. La A-1 es la que presenta un porcentaje más elevado de vehículos pesados de fuera de Navarra, con casi un 97 por ciento, lo que evidencia que está vía limítrofe con otras Comunidades sería empleada por vehículos de largo recorrido o que realizan desplazamientos entre diferentes territorios. En el lado opuesto se sitúa la A-10, con cerca de un 75 por ciento de vehículos pesados de fuera de la Comunidad Foral. En este sentido, cabe recordar que la A-10 es una autovía en que tanto su inicio como su final se encuentran dentro de Navarra. Esto es todo y quedo a la espera de sus preguntas.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Consejero. Es su turno cuando usted quiera señor García, por el Grupo Parlamentario Navarra Suma.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, voy a reiterar las preguntas para ver si en la hora de réplica, en su turno de réplica, puede darme una respuesta. La primera, ¿cómo se hacen los cálculos de los ingresos por peajes? Entiendo que los puntos de control van a ser al inicio y al final de las vías y, evidentemente, no representa, no tienen una representatividad del cien por cien de los que circulan y transitan por las diferentes vías navarras. Si hacemos un cálculo con base en el estudio en el cual, en la legislatura pasada se hicieron las formas, las fuentes de financiación para la red de carreteras de Navarra, en el que, por cierto, por parte de EH Bildu puede saber cuáles son las alternativas. Hay otras en las cuales nosotros también consideramos que hay que estudiar. Nos preguntan cuál es nuestra alternativa y hay algunas aquí interesantes que son las que planteaba el señor Aierdi en la legislatura pasada.

Nos encontramos que se ha hecho el cálculo con la intensidad media, o sea, con los aforos que se contemplan en la totalidad del tránsito que circula por la vía, que no es real. Porque usted me dice que el que transita de punto a punto es una cantidad y en los aforos, en los datos que yo tengo y que están en la estimación que se hace de ingreso en el propio informe de vías de financiación es diferente. Por lo tanto, primer punto que no se ajusta a la realidad, y es que el ingreso que tiene previsto la nueva sociedad pública no es el correcto, no es el adecuado o no se ha calculado de manera correcta. Igual ustedes sí que efectivamente lo saben, pero si nos basamos en los datos, en los datos que ustedes nos han facilitado y que el propio informe de posibles vías de financiación de carreteras, no se ajusta a esa realidad.

Me gustaría saber si hay otros cálculos que tenga el Gobierno de Navarra para, efectivamente, ver cuál es la realidad de los ingresos que tiene previstos el Gobierno de Navarra. Porque insisto, es muy diferente el número de transportistas que circulan, que el que transita de un punto a otro de la carretera. Claro, yo planteo otra cuestión, en caso de que no haya un arco Intermedio de medición de peajes como hay otras comunidades, solo exista uno al inicio y otro al final, A-68, vuelvo a poner el mismo ejemplo. Circulas y tienes otras vías alternativas de muy pocos kilómetros que conectan o que pasan ese control. Por lo tanto, ¿qué estamos haciendo? Hay vías en las cuales puedes buscar una alternativa al propio punto de control, si sólo hay un inicio o sólo hay un punto de control del peaje. Por lo tanto, hay que estudiar más en profundidad cuál es la propuesta porque evidentemente hay cuestiones que chirrían y que no dejan ver esa realidad.

Eso para empezar y que quede planteado. Otra de las cuestiones que también le he preguntado es el hecho de que se contempla que hay más transportistas navarros, me consta que sí. He tenido la oportunidad de hablar con transportistas navarros, tanto autónomos como trabajadores, como personal del sector en el que, efectivamente, tráfico pesado también hay interno entre punto y punto. Por lo tanto, otra de las preguntas que le planteo ¿se les va a cobrar peaje? Si no se les cobra peaje algún cálculo está mal. Por lo tanto, ahí le dejo para que usted me dé respuesta a estas preguntas.

Y luego otra cuestión que considero fundamental, llegados a este punto, ¿cuál es la posición de aquellos grupos que en su día aceptaban la propuesta siempre y cuando hubiese una compensación al peaje a las empresas del transporte navarro? Usted dijo alto y claro compensaciones por peajes, no. Ayudas a los transportistas, sí.

Estoy de acuerdo, hay que ayudar a los transportistas, pero usted en reiteradas ocasiones y, voy a tener la oportunidad otra vez, de decirle qué días usted se comprometía, usted señor Ciriza, el señor García no, porque me llamaba el otro día que no me entero. Sí me entero, es más me entero tanto que a usted le estoy recordando lo que usted decía, el señor García no decía nada, el señor García no se compromete con nadie, el señor García dice: «no vamos a apoyar a favor», «no vamos a votar a favor» o «no vamos a apoyar una empresa pública, otro chiringuito más con mayor coste para la Administración» que, evidentemente, de chiringuitos, los partidos que gobiernan tienen hoy alguna sentencia también al respecto, saben bastante de los chiringuitos.

Pero evidentemente, yo le vuelvo a recordar sus palabras y su compromiso. El compromiso del señor Ciriza, Consejero de Cohesión Territorial, en el que les dice a los transportistas en alguna que otra reunión y en una reunión interna de los grupos, a petición de uno de los grupos, EH Bildu, que le dice, «sí, nosotros sí pero, evidentemente, creemos que tiene que haber una compensación». El señor Araiz, públicamente, en un medio de comunicación, dice que «efectivamente, tenemos que analizar la propuesta pero entendemos que los transportistas navarros no deben ser paganos», no dice «paganos», pero dice que no deben de pagar las consecuencias.

Señores de Bildu, el señor Ciriza dijo el jueves pasado que compensación por peajes, no. ¿Van a seguir ustedes apoyando un peaje a las empresas de transporte navarro? Señores de Geroa Bai, decía Uxue Barkos, estudiaremos la propuesta, pero creemos que no debe haber una mayor carga fiscal, una mayor carga económica a las empresas de transporte navarro. Señores de Geroa Bai, ¿vuelven ustedes a decir que sí a los peajes a las carreteras de Navarra? ¿Vuelven a traicionar en este caso a los transportistas navarros? Palabras de la señora Barkos. No lo dice el señor García, sino que viendo la hemeroteca podemos ver y podemos comprobar lo que dijo cada uno en su momento.

También vemos lo que dijo el Partido Socialista hace unos años y aquí la única postura coherente, señores, es a los que usted nos llama demagogos. Navarra Suma, que ha dicho en reiteradas ocasiones «usted me va a informar», me va a hablar del informe de la Cámara de Comptos del 2013, ¿o qué me va a hablar?, ¿de la propuesta que hubo aquel día? En el pasado, hablemos del presente, que siempre hemos estado en contra de los peajes.

Es más, usted Partido Socialista también está en contra. También está en contra porque antes de ayer, el Ministerio de Fomento volvía a decir que no estaba a favor de los peajes siempre y cuando no habría un consenso. Consenso, señor Ciriza, que usted no ha logrado para poner en marcha un sistema de peajes que carga única y exclusivamente a los transportistas navarros. Se les retira o se les elimina la posibilidad de deducir como el tema del IRPF la reforma fiscal que plantea el Gobierno.

Otro cargo más, por si no tuviesen suficiente con los peajes, el Gobierno plantea la eliminación, o la modificación fiscal que, para autónomos, o mayor presión fiscal para los autónomos. ¿Qué va a pasar con esos autónomos, por ejemplo, que están en la Ribera? Cercanos a otras comunidades limítrofes que pueden realizar o actuar con las mismas consecuencias en este caso. Plantéese qué efectos va a tener en este caso.

Por lo tanto, quien se compromete con los transportistas y quien falla a los transportistas y quien miente a los transportistas es el señor Ciriza, no el señor García. 28, le vuelvo a recordar otra vez las fechas, 27 de julio del 2020. El 28 de junio, en una entrevista del Diario de Noticias, en el que usted habla de estudios posibles, medidas fiscales. En Europa Press, el día 10 de junio del 2020, en el que se recogen las palabras textuales, en el que usted plantea cualquier medida. También habla en este caso ya se lo dije el otro día, de compensaciones a través de vía comercial. Por cierto, vía comercial que también a través de la directiva están limitadas a un 13 por ciento. Por lo tanto, tampoco es vía de compensación para los peajes. El 19 de mayo, también, hará usted también una compensación o verá qué análisis tendrá la situación, y el día 27 en la última entrevista que hay en el Diario de Navarra, que usted como Consejero hace y también habla de esta cuestión.

El compromiso es suyo y quien falla a los transportistas es usted. Por lo tanto, demagogia, a día de hoy, quien está haciendo, son los partidos que apoyan la propuesta y es usted señor Ciriza, no Navarra Suma. Es usted, que le vuelvo a reiterar, creo que tendrá la información, ha tenido tiempo desde el jueves, que yo le dije las fechas, para recabar la información en la que usted, como digo, planteaba esas medidas fiscales que no lo decía yo, señor Ciriza, que lo decía usted.

¿Más cuestiones que me parecen interesantes con respecto al informe? Efectivamente, habla de que hay alguna de las vías según el estudio que se hace, que efectivamente tienen más tránsito de vehículos. Se ve que en la A-10 hay un 25 por ciento y en la A-1 hay un «porcentaje». También es diferente el porcentaje de vehículos navarros, tanto en el sentido creciente o decreciente, en función también de los movimientos que existen. Fiel reflejo de que quizás el estudio está, podemos decir sesgado, que no es adecuado, que no se ajusta a la realidad y que no identifica el total del transporte navarro. Es algo que lo dice Navarra Suma y es algo que también creo que se lo han planteado en varias ocasiones en las diferentes organizaciones del transporte, como también el propio sector del transporte.

Hablaremos y seguiremos pidiendo información sobre esta cuestión, porque entendemos que, como le digo, no se ajusta la medición que se hace a la realidad del transporte de nuestra Comunidad y verdaderamente usted destapó el jueves algo que ya se veía y que este Parlamentario le venía recordando. La primera, la posibilidad, o la imposibilidad, mejor dicho, a través de la normativa europea de que usted pusiese en marcha medidas fiscales. Se lo veníamos diciendo en reiteradas ocasiones. Viendo además lo que ha sucedido en comunidades vecinas,

como por ejemplo el País Vasco. Este Parlamentario le recordaba también que el porcentaje de compensación a través de campañas comerciales no puede superar el 13 por ciento de modificación pertinente.

Termino ya, Presidenta, en este caso, por lo tanto, quien se comprometió y quien vuelve a incumplir algo es el señor Ciriza y no el señor García en Navarra Suma, que mantiene su postura, la misma que mantuvo durante la legislatura pasada, en contra de cualquier peaje. Estaremos en contra y nos encontrará siempre en beneficio, claro está, del conjunto de la sociedad, y no de que la sociedad sea pagana de la mala gestión en materia de carreteras. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor García, por ajustarse al tiempo. Es el turno del grupo parlamentario socialista, cuando quiera señor Aguirre, diez minutos.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días señorías, bienvenido, señor Consejero, señora Ochoa. Yo la verdad es que, hoy preparando esta intervención, iba a ser suave ante la intervención del señor García, sobre todo porque claro, cuando ves la solicitud de la comparecencia y se piden explicaciones al Consejero sobre el informe que identifica el tráfico de vehículos pesados pertenecientes a empresas del transporte navarro en las autovías de Navarra, en las que se pretenden poner peajes, yo pensaba que lo que queríamos era simplemente saber esa información. Hoy, el señor García comienza su intervención pidiendo la dimisión del Consejero, lo primero que ha hecho, pedir la dimisión del Consejero y en segundo lugar diciendo que se le había acusado de querer bloquear el departamento.

El ágora que los Parlamentarios tenemos a nuestra disposición, no deja lugar a dudas y cuando vemos la petición de información que usted hace la semana pasada, creo que fue la semana pasada, de lo que se ha gastado en conservación, en señalización, en pavimentación, en nuevas infraestructuras desde 2011 hasta este año, desglosado carretera por carretera. A mí me gustaría saber cuántas carreteras hay en nuestra red viaria porque, si usted no quiere bloquear el departamento, lo disimula bien, lo disimula bastante bien. Con una sola petición de información podemos ver, podemos ver (MURMULLOS). Señora Presidenta, por favor, que yo no he interrumpido a nadie. Podemos ver la cantidad de solicitudes que usted ha hecho y, por lo tanto, la magnitud de la información que usted solicita. Por lo tanto, si usted no quiere bloquear el departamento lo disimula bastante bien.

Pero, claro, a usted el informe con el que se venía hoy a la comparecencia era una excusa para seguir con el debate que tuvo usted con el Consejero el pasado jueves. Porque del informe ha hecho referencia en la primera frase, no que la primera frase no, que ha sido para pedir la dimisión. Al principio de su intervención y al final. El resto de la intervención ha sido reiterar unas preguntas que no aparecen en la petición de comparecencia. Por lo tanto, es normal que el Consejero posiblemente no se las pueda responder y el resto ha sido una crítica a los grupos parlamentarios de las posiciones que hemos mantenido durante este tiempo.

Hemos visto en el informe que la cantidad de vehículos pesados que transitan por las vías navarras, 18.000 vehículos pesados de media diaria, por las cinco vías que afectan a la decisión adoptada. Por lo tanto, un alto índice de vehículos y que son transportes que como decíamos en muchas ocasiones contaminan demasiado. Según el informe, la media, por así decirlo, el 88 por

ciento son de fuera de Navarra, es decir, 15.840 vehículos serían más o menos de media de fuera de Navarra y 2.000 lo serían de Navarra.

Y respecto a estos últimos, señor García también indicarle una cuestión, los grupos parlamentarios no le pedimos al Consejero compensaciones, le pedimos que estudiase las compensaciones. Por lo menos, desde el grupo socialista, que estudiase las compensaciones que se podían aplicar siempre y cuando se mantuviese la máxima seguridad jurídica, porque estábamos viendo, como usted ha definido, lo que ha pasado en otras comunidades autónomas, como puede ser en la Comunidad Autónoma del País Vasco. Pero, también es verdad y no le niego que, preparando esta intervención, sabíamos que el informe a usted le daba lo que le daba para esta comparecencia y sabíamos que lo que iba a utilizar en esta intervención era para atacar al Partido Socialista con el tema de los peajes.

Usted dice que ustedes miran el presente y el futuro. Yo el informe de la Cámara de Comptos no se lo sacaba por nada de lo que establecía la Cámara de Comptos, de la política comercial de Audenasa, que podíamos entrar a analizar en otras ocasiones, simplemente, porque es curioso que cuando se lee esa información, dice: «la conservación y explotación de la AP-15, de 101 kilómetros se concede a Audenasa, con un plazo inicial que concluye en el año 2014 para posteriormente, diciembre de 2017, se adopta un acuerdo dentro del Gobierno de Navarra».

Claro, si nos hubiésemos quedado ahí, el 2014 es el pasado efectivamente, pero es que la ampliación es hasta 2029, que es el futuro, nueve años, 12 millones. Sí, pero el peaje en la AP-15 lo sigue pagando usted cada vez que sube todos los días a Pamplona y lo sigue pagando cualquier vecino de la Ribera. ¿No pagan los vecinos de la Ribera cuando suben a Pamplona? Usted pregunte a los ciudadanos de la Ribera.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): No convirtamos esto en un debate. Por favor.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Usted pregunte a los ciudadanos de la Ribera si pagan o no pagan el peaje, porque esos 12 millones de gratuidad tienen una trampa y es que tienen que estar acogidos a la tarjeta que se utiliza para pagar de forma automática el peaje, pero hay ciudadanos de la Ribera que no la tienen. Por lo tanto, cada vez que suben a Pamplona y bajan a Pamplona, creo que ronda los dieciséis euros lo que tienen que pagar, hasta 2029. Eso es el futuro y en el año 97, que es cuando se adopta esa decisión, ustedes estaban en el Gobierno y ustedes fueron los que tomaron esa decisión. Ustedes estaban en el Gobierno. No, nosotros no estábamos con UPN. Por lo tanto, señora Presidenta.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): A ver, señor Aguirre, perdóneme. Vamos a intentar, por favor, mantener un poco el respeto a la palabra de los intervinientes.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Gracias, señora Presidenta. Yo he mantenido el respeto en la intervención a pesar de escuchar las cosas que he escuchado por parte del señor García y yo exijo ese respeto. Por lo tanto, cuando hablamos de futuro, señor García, ustedes asuman la responsabilidad de sus decisiones que desde el año 2014, hasta el año 2029 son quince años, en los que los ciudadanos de la Ribera, por sus decisiones, seguimos pagando el peaje.

Nosotros estamos de acuerdo en la sociedad pública que se va a crear para esas cuestiones y lo dijimos el otro día y lo creemos así porque es una forma también de que, esa capacidad para generar ingresos para la ciudadanía navarra, vayan destinados al mantenimiento de esas vías que van a tener esos peajes. Yo lo dije también en aquella ocasión, la semana pasada. Esta situación lo que provoca es liberar compromisos presupuestarios que pueden mantener, que pueden hacer que se mantenga mejor el resto de la red viaria de la comunidad. Decisión de la que los señores de Navarra Suma se quedaron descolgados mirando sus intereses y no los del conjunto de la ciudadanía.

Nuevamente, Navarra Suma ha apostado por su ombligo, en lugar de por el bien común de Navarra. Y ustedes, sigan trayendo al Consejero a comparecer para tratar de buscar incoherencias que no existen y permitiéndonos destapar su incapacidad para alcanzar acuerdos mirando en el conjunto de la ciudadanía, por mirar sólo sus propios intereses. Muchas gracias, eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Aguirre, reitero un poco el respeto a la palabra por favor. Es el turno del Grupo Parlamentario Geroa Bai, señor Azcona. Cuando quiera diez minutos.

SR. AZCONA MOLINET: Muchísimas gracias. Volvemos a un capítulo más de las comparencias del Consejero con el mismo tema final, que son las carreteras que, evidentemente, requieren de todo análisis y el debate que sea necesario, porque es un problema que existe evidentemente en la sociedad y que existe también desde el punto de vista económico, social y presupuestario para los presupuestos de Navarra y hay que afrontar.

Respecto al estudio, es un estudio necesario, es un estudio serio. Da un dato, un resumen que nos parece fundamental, que no sé si se ha incidido mucho, que es que el 88 por ciento de los vehículos pesados que circulan por las redes, estas cinco redes de alta capacidad, en las que se tiene previsto aplicar, instaurar peajes son de fuera, fuera de Navarra. Yo creo que es un dato a tener en cuenta cuando hacemos valoraciones generales. Lo cual quiere decir que un 12 por ciento son concretamente de Navarra. Ese es el análisis, evidentemente, más generalista del estudio, pero yo, creo que es una cuestión fundamental para aplicar las políticas de las que estamos hablando.

Llevamos meses de análisis respecto a las carreteras. Evidentemente, hemos tenido una mesa de carreteras en la que yo saco al menos tres conclusiones de esa mesa. Primero ha servido para tomar consciencia, para los que lo mejor no teníamos todos estos datos presentes, de la necesidad de la situación, mejor dicho, de la red de carreteras en Navarra, tomar consciencia de esa situación preocupante. De esas necesidades de inversión que repetiremos mil veces, en todas las comparencias, que se necesitan y de esa necesidad de tomar decisiones diferentes a las que se han ido tomando durante los últimos años, porque evidentemente las consecuencias de esas decisiones son negativas.

La segunda cuestión, que me parece importante de la mesa de carreteras es, que nosotros compartimos en líneas generales con el departamento, las priorizaciones que se están haciendo con los recursos que existen a la hora de abordar las necesidades de la red de carreteras. Evidentemente, podríamos sacar un elenco de necesidades que no se van a poder abordar a

medio plazo, porque no tenemos recursos para ello, pero compartimos esas priorizaciones. Y queremos reseñar, como ha anunciado el Consejero hoy, esos avances en la N-121-A, como vía de las carreteras que más, en estos momentos, quizá necesite actuaciones urgentes, con los túneles, etcétera.

Y la tercera consecuencia de esta mesa de carreteras, después de tomar consciencia, de compartir y hacer un análisis en la decisión, la propuesta de apoyar por parte de Geroa Bai, la creación de una sociedad pública que sirva para gestionar estas redes de alta capacidad y que sirva, como digo, para dar un giro a las políticas que durante las últimas décadas se han visto insuficientes a la hora de procurar una red de carreteras en óptimas condiciones y para el uso de los ciudadanos en general.

Esta sociedad pública que es, yo creo, una de las cuestiones ambiciosas que tenemos entre manos, en esta legislatura. La creación de esta sociedad pública, yo creo que es una oportunidad de trabajo diferente, como digo, es también una oportunidad para que todos los grupos se presenten en el Parlamento, también Navarra Suma, estén incluido, como no puede ser de otra forma, en esta sociedad pública y puedan aportar sus ideas sobre la gestión de las carreteras, dentro de la sociedad, como se hace en otras comunidades autónomas, pero con la presencia de todos los grupos parlamentarios.

Es una sociedad que tiene como objetivos procurar recursos para la conservación y el mantenimiento de esas carreteras que sirva también para implantar. Que sirva para priorizar un nuevo modelo de movilidad y hay que insistir en esto. Se habla de unos recursos estimados de 45 millones de euros, pero, sobre todo, estamos hablando de implantar un modelo europeo. Un modelo europeo que favorece o que prioriza el principio de quien contamina y quien usa, paga. Un modelo europeo, además, que tenemos que hacer extensivo también a ese modelo de sacar, que yo creo que es otro de los grandes debates que está aquí presente, de sacar mercancías de las carreteras al tren. Por tanto, de procurar una sostenibilidad económica, presupuestaria, social y medioambiental a la red de carreteras de Navarra.

Entendemos que la sociedad pública puede ser, debe ser un instrumento apropiado para ello y además queda mucho recorrido para la creación de esa sociedad y mucho debate político dentro de la participación de todos los grupos parlamentarios en la misma.

Desde luego, reivindicamos, le respondo al señor García, no pensaba ser interpelado, pero sí, estamos de acuerdo en la creación de la sociedad y seguimos mantenido la misma postura, decimos lo mismo que al principio. Entendemos que se debe hacer un esfuerzo y un trabajo especial con el sector de transportistas de Navarra. Entendemos que el departamento ya está manteniendo conversaciones con ellos para buscar esas posibilidades y entendemos que la fiscalidad tiene que ser redistributiva, o sea el Gobierno lo que tiene que procurar en las carreteras y en todo es tener recursos, procurar esos recursos y luego redistribuir esos recursos al que más lo necesita, o a quien más bueno se entienda, que hay que hacer esos esfuerzos. Por tanto, política redistributiva, sin impuestos, sin unas políticas fiscales adecuadas es imposible de buscar esa equidad que es lo fundamental en nuestra sociedad.

Y vuelvo a preguntar, ¿cuál es la alternativa que plantea Navarra Suma? Yo me conozco una y lo repito y lo repetiré, como usted hace en sus intervenciones con otras cuestiones. La alternativa

que tiene Navarra Suma es la que ha practicado durante muchos años. La alternativa de escasa financiación durante décadas en la financiación de carreteras. Di los datos el otro día aquí, pero es que no se llegaba, durante veinte años, llevamos, sin llegar al 30 por ciento necesario. Esa es la política que ha implantado Navarra Suma con UPN y el PP en sus gobiernos. Y el mayor chiringuito que se ha montado en los últimos años en el entorno de las estructuras públicas, que son los peajes en sombra. Eso sí que lo pagan los de la Ribera, los de la Sakana, los del Pirineo y los de la montaña y los de la zona media y los de la comarca de Pamplona. No hace falta que suban por la carretera para que lo paguen. Lo pagamos todos los días entre todos y todas, ese chiringuito que fueron los peajes en sombra y que fue el mayor ataque a la sostenibilidad presupuestaria y que ahora suponen 70 millones para el 2021. Por tanto, yo creo que afectan bastante el presupuesto de Cohesión Territorial del departamento del señor Ciriza. ¡Sólo en carreteras!, no me meto con el Canal, que son otros veintipico millones.

Por tanto, a esa tercera vía del modelo que conocemos de alternativa, que hasta ahora conocemos, no conocemos otra de Navarra Suma, está el modelo fiscal. Aquel que intenta bajar la presión fiscal, bajar los impuestos, haciendo caer los recursos de la Administración. Por tanto, entendemos que es un momento y nos mantenemos en la postura que contemplábamos después del análisis serio que se hizo en la mesa de carreteras. Estamos a favor de la constitución de la sociedad pública porque tiene unos retos importantes, como lo tiene en la sociedad el entorno de las carreteras y la movilidad. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): (NO HAY SONIDO).

SRA. AZNAL SAGASTI: Mila esker, lehendakari anderea. Eguerdi on guztioi. Eskerrik asko, Ciriza jauna eta Ochoa anderea emandako azalpenengatik eta txostenarengatik. Efectivamente, el objeto de esta comparecencia era la explicación de este informe, este informe para identificar las matrículas de los vehículos pesados que pasan por esta serie de carreteras, en las cuales se tiene previsto implantar peajes.

En cuanto al estudio en sí, yo no estoy capacitada. No voy a cuestionar el *software*, ni la tecnología LPR con la cual se ha realizado este estudio. Si bien es cierto que desde el propio departamento indican como principal debilidad, el tema de la duración temporal. Sí que creo que aquí sí que se hubiera perfeccionado mucho más en la consecución del objetivo del informe, si se hubiera extendido durante más tiempo, o también coincido con el señor García en que quizás si hubieran acotado más los tramos de medición, hubiéramos podido ver también con más detalle las frecuencias de paso de los vehículos pesados. Dicho lo cual, el informe arroja unas conclusiones que, no por conocidas, no dejan de ser muy importantes. Yo no voy a repetir exactamente todos los porcentajes que usted nos ha dado, porcentajes que implican el paso de vehículos de aquí respecto a los de fuera, pero desde luego no es nada desdeñable. Y, como digo, si bien el objeto de esta comparecencia era el estudio en sí mismo, una vez más, vemos que el señor García pretendía traer aquí el tema de los peajes.

El tema de la financiación de las carreteras es recurrente. Ya hemos hablado en esta legislatura, no sé ni cuántas veces y las que hablaremos. Pero es un tema recurrente, porque es muy importante. El tema de la financiación de las carreteras está directamente desarrollado con la cohesión de nuestro territorio. Hay que mejorar, invertir, en infraestructuras para reducir siniestralidad. Hay que garantizar seguridad en los desplazamientos y no hay que olvidar la

repercusión y la importancia que tiene el tema de las vías terrestres para el desarrollo económico de Navarra. Eso es así.

Efectivamente, como decía el portavoz que me ha precedido, el señor Azcona, los importes que se han venido gastando en los últimos años han sido irrisorios. Si es recurrente es porque es un problema muy grave. Los fondos se han destinado a realizar el menor número de trabajos posibles, como para salir del paso, se han puesto parches y yo creo que todos somos conscientes de que, si este problema no se acomete, las necesidades financieras, los requerimientos de fondos van a ser crecientes. Ya nos enfrentamos a unas inversiones que podríamos tachar de ingentes en este tema.

Y, señor García, sí que hay que mirar al pasado. Por supuesto que hay que mirar al pasado para no cometer los mismos errores que cometieron ustedes. Que no porque lo haya mencionado el señor Azcona voy a dejar de mencionarlo yo. El tema de los peajes en la sombra, lo único que ha supuesto es un lastre presupuestario para nuestra Comunidad. Nos ha hipotecado durante cantidad de años, como bien se ha dicho, esto sí que pagamos todas y todos los navarros y ha condicionado nuestras políticas presupuestarias. Teniendo en cuenta, además, que todos estos fondos que vienen de los peajes en la sombra, se dedican o se destinan a pagar obras ya ejecutadas y sólo una pequeña parte se destina a gastos de mantenimiento y conservación, supongo que éstas son las opciones o las alternativas o las propuestas que ustedes plantean para afrontar la financiación de las infraestructuras terrestres.

También en el año 2009, UPN mismo ya estudió el tema de implementar peajes y, es más, ahora, en determinados casos, ustedes también defienden macro infraestructuras. Ahora me refiero, por ejemplo, en concreto, a la N-121-A, macro infraestructuras, que ustedes nunca tuvieron en mente desarrollar ni llevar a cabo.

Efectivamente, este año se adoptó un acuerdo por todos los grupos políticos, salvo Navarra Suma que, una vez más quedó descolgado. Lo cual, creo que tendría que llevarlos a realizar una reflexión para la creación de esta empresa pública que gestionará los peajes.

Le aseguro que Euskal Herria Bildu sí que es consecuente con sus posturas y seguimos manteniendo la misma postura en cuanto a este tema. Estamos hablando de un problema de financiación que hay que acometer. Los fondos tienen que salir de algún sitio, pero siempre hemos defendido que, desde luego los transportistas navarros no tienen que salir perjudicados con esto. Hablamos de soluciones que nos den la mayor garantía jurídica posible. Habrá que analizar muy bien si con nuestra autonomía fiscal podemos compensar de alguna manera. Si es que no, hay que establecer herramientas de carácter urgente para no perjudicar a los y a las transportistas navarras, porque es un sector. Aquí estamos todos los días hablando de los sectores que salen mal parados, que están fuertemente damnificados por la pandemia y por la crisis ésta, en la que estamos y que va a durar.

Tampoco a las transportistas y a los transportistas tenemos que dejarles atrás en este tema. Es un sector que está padeciendo mucho, es un sector que en alguna otra ocasión ya he comentado, que está fuertemente precarizado y yo creo que no debemos caer en soluciones simplistas. Esto tiene que ser un resultado de un trabajo que, estoy de acuerdo, no tiene por qué ser fácil. De un trabajo conjunto entre todos los grupos, pero siempre consensuados con el

sector del transporte. Creo que si llevamos a cabo este trabajo, como digo, siempre de la mano del sector y conseguimos que no se vea perjudicado, podremos estar orgullosos de haber hecho un gran trabajo en este aspecto.

Sí que es cierto, que además las políticas europeas, también se ha comentado, pero es cierto que, van los intendentes a favorecer el transporte más sostenible de las mercancías. En este caso, parece que todas las ayudas y los esfuerzos económicos que vienen de la Unión Europea, se destinan más al transporte ferroviario.

Eso sí, también aquí tengo que decir que, Euskal Herria Bildu, por supuestísimo está a favor de un transporte más sostenible de las mercancías, puede ser el ferroviario, pero de las mercancías, no queremos que esto se confunda con el tren de alta velocidad, porque no hay ningún tren de alta velocidad que transporte mercancías. La propia Comunidad Europea y los propios operadores del transporte han declarado en multitud de ocasiones que las líneas de alta velocidad no son fiables ni acordes para el transporte de mercancías.

Yo no quiero extenderme más porque, como digo, el objeto de esta comparecencia era el que era y de lo otro vamos a tener muchas oportunidades de seguir hablando y trabajando. Sí que me gustaría, pero ya simplemente porque creo que es de interés. Si nos pudiera decir el coste económico que ha tenido este estudio que se ha realizado, nos parecería interesante y desde luego con Euskal Herria Bildu sí que pueden contar para seguir trabajando en esta línea. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Gracias, Señora Aznal. Vamos a suspender la sesión cinco minutos, como es habitual.

(Se suspende la sesión a las 13 horas y 10 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 13 horas y 19 minutos).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Vamos a continuar con la Comisión de Cohesión Territorial. Cuando usted quiera, señor Consejero, por diez minutos.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Muchas gracias, Presidenta. De nuevo, volvemos otra vez. El señor García cuestionando algo de este departamento, la verdad es que no me lo puedo creer. Es que me sorprender, la verdad, nos sorprende. Pero fíjese bien, el departamento no sólo dispone de este informe. También contamos, por ejemplo, en el caso de la A-1, que es la de mayor tráfico pesado, con otra medición previa a este informe que viene a corroborar la principal conclusión extraída que, en torno nueve de cada diez vehículos pesados que circulan por la citada vía son de fuera de Navarra.

En este caso la metodología que se empleó fue distinta, mediante un conteo de los vehículos pesados. Dicho conteo se basó en posicionar un equipo en viales situados en la carretera A-1 que, dotados de una cámara fotográfica tomaron instantáneas de los vehículos pesados que circulaban por la misma durante ocho horas en días laborables. Posteriormente, las imágenes obtenidas se trasladaron al equipo técnico, quien se encargó de extraer las matrículas de los vehículos pesados de las fotografías obtenidas. A su vez, se aseguró de la validez de las imágenes obtenidas, descartando aquellas que no pertenecían a vehículos pesados o aquellas en las cuales

las matrículas eran solapadas por vehículos precedentes. De este modo, se obtuvo un listado depurado de las matrículas a analizar. Este listado se trasladó al servicio de conservación y se procedió al filtrado de las matrículas que pertenecen a vehículos de la Comunidad Foral de Navarra. Los resultados obtenidos con base en los conteos realizados a la altura del punto kilométrico 395+200 y 398+400 son los siguientes.

Conteo 1: 1.773, vehículos pesados de fuera de Navarra y 195 de Navarra. Conteo 2: 1.522 vehículos pesados de fuera de Navarra y 122 de Navarra. En definitiva, en ambas campañas de conteo realizadas se han contado un total de 3.612 vehículos pesados, atendiendo a las matrículas recogidas, solamente 317 de ellos son originarios de Navarra, siendo los restantes 3.295 o nacionales no navarros o extranjeros.

Ello supone que, en términos generales, al menos nueve de cada diez vehículos que circulan por la A-1, no serían navarros, el 91,22 por ciento. Es decir, señor García, cifras similares a las que he trasladado en mi anterior intervención, analizando el anterior estudio. Claro que quizás ahora tampoco a usted le convencerá este informe, ni ninguno que le demos.

Me parece sorprendente, por un lado, por parte suya y de su grupo, cuestionar de esta manera el estudio realizado por una empresa. Por cierto, la misma que en su día efectuó los estudios que se llevaron a cabo en el País Vasco. Por tanto, con experiencia. Aún sorprende más, señor García, que yo le he trasladado que el personal técnico de obras públicas, al recibir los resultados de los estudios, nos indicó que eran resultados lógicos en la línea de las cifras y estimaciones que ellos estaban manejando. Personal, algunos de ellos que llevan más de treinta años en obras públicas e infraestructuras.

Con relación a la ubicación de los equipos técnicos para la toma de datos, ¿a caso es usted un experto en la materia? Si lo que está haciendo es pedirnos que confiemos más en su criterio técnico que en el de una empresa profesional. En fin, señor García, en fin. Se han empleado los datos en tránsito, los de las secciones de control, quiero decirle que se han buscado ambos.

En cuanto al bloqueo del departamento, la verdad es que hay quien piensa. Yo he dicho eso, hay quien piensa que su único interés es bloquear el departamento. Le voy a leer una de las últimas preguntas que usted ha planteado. A la presidencia de las Cortes de Navarra, del grupo Navarra Suma. Javier García Jiménez, miembro de las Cortes de Navarra, adscrito al Grupo Parlamentario Navarra Suma, al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de la Cámara, solicita la siguiente información, leo textual: 1, «Presupuesto ejecutado en conservación y mantenimiento de la red viaria en los años 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 y lo que llevamos de año 2020, desglosado por carreteras». 2, «Presupuesto que se ha ejecutado en señalización vertical y horizontal en la red viaria en los años 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 y lo que llevamos de año 2020, desglosado por carreteras». 3, «Presupuesto ejecutado en pavimentación de la red viaria en los años 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 y lo que llevamos de año 2020, desglosado por carreteras». 4, «Resumen del presupuesto ejecutado y tiempo de ejecución en la construcción de nuevas infraestructuras viarias en lo que llevamos de año 2020, facilitar datos por cada una de las obras realizadas».

Señor García, en Navarra hay 675 autovías y carreteras: 1 autopista, 6 autovías, 6 carreteras desdobladas, 1 de altas prestaciones, 12 de interés general, 37 de interés de la Comunidad Foral de Navarra y 612 carreteras locales. Con estas cifras debería ser suficiente. Yo creo que es suficiente, pero le diré que los técnicos de obras públicas nos han manifestado que tardarían días y a lo mejor meses, sólo en sacar la información de los últimos cuatro años.

En cuanto al cálculo de los ingresos. Para el cálculo de los ingresos teóricos que se obtendrían de la implantación de peajes en las vías de alta capacidad no concesionadas, se toman las IMD disponibles de cada una de las vías, los kilómetros. Todo esto ya se ha explicado en las reuniones que hemos tenido y usted en alguna ha estado, aunque no sé si atendió o no, pero se ha explicado. Las IMD disponibles de cada una de las vías, los kilómetros de las mismas, la tarifa medida de peaje aplicada en el territorio español. Como variables macroeconómicas se considera un IPC anual del 2 por ciento y un incremento de demanda del 2 por ciento anual los cinco primeros años, y del 1 por ciento del resto de ejercicios.

Para obtener el valor promedio anual en euros constantes de los ingresos por peajes a pesados, se toman los importes de los ingresos teóricos del período veintiuno al cuarenta y cuatro, y se calcula el valor a precios constantes de 2020 refractando por el IPC, considerado en el modelo, lógicamente. Pero echemos una vista atrás, como usted dice. Hace quince años, entonces gobernaba UPN, ¿qué hicieron ustedes? Estudiar las posibilidades recaudatorias de tarificación del uso de las carreteras de la red de la Comunidad Foral de Navarra al tráfico pesado. Estudiaron diferentes opciones, una de ellas, relativa a la posible recaudación para el año 2009, si se instalasen peajes a vehículos pesados en toda la red foral carreteras, en toda. Es decir, en los ejes estratégicos en las carreteras de interés general en las carreteras de interés de la Comunidad Foral en las carreteras comarcales y también estudiaron en las carreteras locales. Ustedes estudiaron implantar peajes a vehículos pesados en toda la red foral de carreteras, hasta en las carreteras locales.

Las estimaciones de ingresos que realizaron en aquel entonces, oscilaban de 48 millones de euros, hasta los 76 millones de euros. No sé lo que les puede extrañar. Ahora, y le quiero hacer una pregunta, ¿cómo hicieron estos cálculos? No tengo nada más que decir a la pregunta que me ha hecho de cuánto costó el estudio. El estudio costó 14.000 euros más IVA. Está la factura, si se quiere comprobar, está allí. Nada más. Muchas gracias.

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

Pregunta sobre un acuerdo de colaboración con el Ayuntamiento de Azagra para la construcción de dos rotondas en la NA-134, presentada por el Ilmo. Sr. D. Javier García Jiménez.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Vamos a continuar con la Comisión. En este caso hay dos preguntas orales realizadas por el señor García. Vamos a empezar con la primera pregunta oral, sobre el acuerdo de colaboración con el Ayuntamiento de Azagra para la construcción de dos rotondas en la NA-134. Cuando usted quiera, señor García, puede empezar.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. Señor Ciriza, para que me replique lo que yo le he pedido, no le he traído a usted aquí. Por lo tanto, más argumentos para que deje en evidencia usted a su departamento, que conteste una petición de información que, por cierto, Ágora da una visión de lo que se ha pedido.

Y es que la legislatura pasada, ustedes pidieron lo mismo. Entonces yo lo que hago, en este caso, fue copiar una petición de información del Partido Socialista. Señores socialistas, pedimos información porque nos gusta trabajar, nos gusta contrastar y nos gusta calcular, efectivamente, que eso es lo que hemos hecho. Muchos estudios, al parecer en el pasado, todos los que han querido, pero dígame, ¿pusieron en marcha un sistema de peajes? No. ¿Quién lo va a poner? Usted, señor Ciriza, que decía no a los peajes.

Llegamos a otra pregunta que hago, y que seguiré planteando. Tantas preguntas, tantas peticiones de información como este Parlamentario considere oportunas, señor Ciriza. Porque yo vengo a trabajar y usted viene a dar explicaciones a este Parlamento, porque es Consejero, y tiene su obligación como yo, de tener la información que considere oportuna para trabajar. Lo haré, lo he hecho y lo seguiré haciendo mientras yo tengo mi acta de Parlamentario, señor Ciriza.

Puedo entender que le fastidie, pero la oposición, evidentemente, tiene que cumplir con su obligación. Cuestión que usted evidentemente parece ser que no quiere hacer. La pregunta es la siguiente y luego voy a hablar de Ágora, porque, evidentemente, explotando y explorando Ágora, deja al Partido Socialista en unas circunstancias un tanto difíciles ahora. Me gustaría saber si usted está dispuesto a firmar un convenio con el Ayuntamiento, en este caso de Azagra, para construir dos rotondas de acceso a la localidad y con dos objetivos: mejorar los accesos y reducir, en este caso, la velocidad de la travesía. Muchas gracias.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Al respecto, le diré que el departamento tiene previsto incluir en el próximo Plan Director de Carreteras la variante de Azagra. Evidentemente, su ejecución estará condicionada a la disponibilidad presupuestaria. Eso es todo.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchas gracias. La verdad que lo dejamos, ya veremos lo que hacía. Año 2019, se lo pasaré, Partido Socialista de Navarra. Curiosidad, gobernaban Azagra, perdió las elecciones y ahora parece ser que no le interesa actuar en Azagra. Voy a leer, con literalidad, para que vea usted la contradicción en la que entra el Partido Socialista y su grupo, señor Ciriza, quizá lo que tiene que hacer es buscar más cosas de Ágora, porque, evidentemente, los que trabajamos y nos gusta conocer y a pedir responsabilidades al Gobierno en este caso y no contradecir, señor Ciriza, no contradecir nunca al departamento, en este caso, nos encontramos con circunstancias como esta. Necesidad urgente de la construcción de dos rotondas a la entrada del pueblo para disminuir la velocidad de tráfico y así evitar la peligrosidad que existe en la citada travesía. Cada año que transcurre los habitantes de Azagra y vemos incrementado el peligro de vida, el incremento de tráfico, mayoritariamente pesado. Efectivamente, enmienda a los presupuestos en dos ocasiones y otra yo solo, la del 2019, los últimos presupuestos de la señora Barkos, en la que el Partido Socialista de Navarra pedía 700.000 euros para la construcción de las rotondas en la travesía de Azagra. Parece ser que se le ha olvidado la prioridad.

Dos cuestiones, la primera ya se la he dicho, no gobiernan, perdieron y Navarra Suma gobierna en Azagra. Aprovecharé la oportunidad para agradecer la importantísima labor que desarrolla el actual alcalde de la localidad de Azagra y para recriminarles que, señores socialistas, sabemos que manda mucho Bildu y que a Bildu posiblemente no le interesa que se invierta en esta carretera, pero que no le marque el trayecto que no le marque en qué carreteras debe usted o no invertir. Efectivamente, los datos, los cuales también solicito, datos de aforo, la intensidad media diaria, solicitó porque me gusta contrastar, yo contraste. Yo veo que, oye pues efectivamente Azagra ha visto incrementado un 10,8 por ciento el tráfico pesado en la carretera durante este último año. Datos de últimos de agosto.

Me gusta contrastar y me gusta venir a pedirle explicaciones al señor Ciriza con información, no inventándome nada, porque no me gusta, sino con rigor. Con el rigor de, evidentemente, la información que intentamos solicitar y que usted, evidentemente, en algunas muchas ocasiones no nos facilita. El ejemplo del informe, que sabemos perfectamente por qué no quiere dejarnos usted el informe, porque no nos quiere dejar estudiar el informe, porque evidentemente, se evidencia, y sin contradecir a nadie, en los puntos donde usted estaba haciendo las mediciones.

Azagra, otra incoherencia más del Partido Socialista. Antiguamente, hace un año, dos años, prioridad del Partido Socialista, 700.000 euros y ahora usted no es capaz ni de aportar 60.000 euros, que es lo que le pide el actual alcalde. Se lo ha dicho en alguna ocasión, para simplemente poner en marcha una de las rotondas, que el propio Ayuntamiento financiaría, pero precisa y necesita de una ayuda del Gobierno de Navarra para que esta rotonda, una de las rotondas, sea una realidad.

Eso es lo que le está negando usted. No le estamos pidiendo los 700.000 euros, no se están pidiendo los 700.000 euros que ustedes decían que tenían que dar a Azagra. Ojalá recapacite y tiene usted unas semanas para incluir en los Presupuestos Generales de Navarra 300.000 euros, o lo que considere para para ello. Sí, yo lo puedo pedir, pero si ustedes no votan a favor... Ya lo pedimos en la anterior legislatura y votó el Partido Socialista que no. Si ustedes votaron que no, tuvieron una oportunidad y ahora se contradicen. Muchas gracias, recapacite e invierta en la rotonda. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdalena Alegría): Muchas gracias, señor García. Su turno, señor Ciriza.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): A ver, señor García, usted hablando de rigor, el PP hablando de rigor, madre mía, a donde vamos a llegar. Me pregunta por una actuación que, la verdad, sorprende que no la ejecutasen ustedes. No sé a qué viene este, eleva el tono, eleva el tono, pero no hace nada. Ahora les han entrado las prisas porque se ejecuten obras que ustedes permanecieron años y años, sin hacer. Ahora se acuerda de Azagra. Azagra lleva ahí mucho tiempo, y usted se acuerda ahora. Hasta hoy no se ha acordado usted de Azagra. Es más, le ha importado cuatro pepinos.

Fíjense, por Orden Foral 68/2007 de 9 de mayo, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones de entonces, se adjudicaron los trabajos de redacción del proyecto de construcción de la variante de Azagra en la carretera navarra 134, eje del Ebro. Hablamos de 2007, ¿qué hizo UPN los otros ocho años que gobernó? Y ahora viene aquí a meter ruido, en fin, nada más.

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

Pregunta sobre las actuaciones en la N-113 (Pamplona-Madrid) para evitar su inundación en el caso de desbordamiento del Río Ebro entre los kilómetros 75 y 77, presentada por el Ilmo. Sr. D. Javier García Jiménez.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Vamos a pasar al tercer punto del orden del día. Pregunta oral sobre las actuaciones en la N-113 (Pamplona-Madrid) para evitar su inundación en el caso de desbordamiento del Río Ebro entre los kilómetros 75 y 77. Señor García, cuando usted quiera, puede comenzar.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias. Me importa y por eso pregunto, en este caso por N-113. Que el Partido Socialista, o que un Consejero del Partido Socialista, me hable de rigor con el Gobierno que tenemos, con el actual Gobierno, que miente de manera continua y hablo ahora por ejemplo del equipo técnico científico. Perdón, quien me hablaba de rigor ha sido él, yo no he dicho ningún comentario. Por lo tanto, que usted hable de rigor perteneciendo al Partido Socialista, el partido que más nos ha engañado durante esta pandemia. Por favor, señor Ciriza, cuide sus comentarios. Sobre todo, «me importa ni un pepino», me importa. A mí las cosas me importan. Por lo tanto, cuide también las formas con las cuales hace referencia a según qué cuestiones.

La N-113, me gustaría saber si tienen algún plan, para trabajar en algo que, efectivamente, lleva desde muchísimo tiempo. No es que la culpa sea suya, sino que, efectivamente, ha habido muchas veces en las que no se ha podido invertir todo lo que se ha querido, también con una crisis de por medio. Por lo tanto, nosotros reconocemos muchísimos errores, como cualquier persona que camina, que se tropieza. En este caso, nosotros, pues, evidentemente, lo hemos reconocido por activa y por pasiva, muchas cosas no se pudieron hacer, por la crisis económica que, evidentemente, no dio posibilidad a lo que hoy ha habido. Con diferencias económicas bastante importantes.

Por lo tanto, me gustaría saber si va usted a cumplir la moción que se aprobó en este Parlamento para trabajar en una solución a la N-113, a su paso por Castejón entre los kilómetros 76 y 77, muchas gracias.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Con relación a este punto, se pidió una modelización del río Ebro. Obras Públicas, se encuentra en estos momentos a la espera de recibir las conclusiones de la modelización del río Ebro.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias. Evidentemente, espero que se trabaje, se actúe. Es una cuestión que se lleva muchísimo tiempo trabajando. Sí que es cierto que el otro día nos causó cierta curiosidad el hecho de que el Partido Socialista en Castejón votase que no a una moción en la que se instaba al Gobierno Navarra trabajar en un proyecto, a trabajar en poner en práctica una solución para evitar las inundaciones de la N-113. Es cierto que nos extrañó y por eso también queríamos saber cuál es la opinión del Partido Socialista, del Consejero del Partido Socialista, en esta en esta materia.

Creemos que, evidentemente, hay que trabajar aquí en la N-113 y, evidentemente, en otras muchísimas cuestiones. Las circunstancias, entendemos que son las que son, pero también

creemos que hay que hacer un esfuerzo de trabajar. No ahora, sino en un plan para invertir y evitar las inundaciones que existen, que la única alternativa que se puso en su día, que se habilitara una entrada y salida a la A-15 para evitar que transcurra el tráfico durante ese punto en caso de que existan inundaciones no sea la única solución. Que es una solución, no como alternativa, sino que puede, en cierta medida, desahogar el que puedan ocurrir este tipo de inundaciones.

Sin más, quiero agradecer, en este caso, la información que se nos da. Entiendo que de cara al futuro se trabajará y quiero agradecer que se trabaje en esta materia. Muchas gracias.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Ya sabe que los tiempos de la Administración son los que son y cómo son. En cuanto disponga de más información, se la trasladaré.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Consejero. Muchas gracias, señor García. Muchas gracias a todos por su comparecencia. Damos por finalizada la Comisión.

(Se levanta la sesión a las 13 horas y 45 minutos).