



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

X Legislatura

Pamplona, 4 de mayo de 2021

NÚM. 27

TRANSCRIPCIÓN LITERAL

COMISIÓN DE COHESIÓN TERRITORIAL

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

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 4 DE MAYO DE 2021

ORDEN DEL DÍA

- Comparecencia, a petición propia, del Consejero de Cohesión Territorial para informar sobre los túneles de Belate y Almándoiz.
- Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a diseñar y ejecutar un proyecto de modificación de la carretera NA-2517 en el km 1 que contemple un paso alternativo al actual paso subterráneo, presentada por la Ilma. Sra. D.^ª Laura Aznal Sagasti.

(Comisión transcrita por la UTE Naturalvox-MondragonLingua)

(Comienza la sesión a las 9 horas y 21 minutos).

Comparecencia, a petición propia, del Consejero de Cohesión Territorial para informar sobre los túneles de Belate y Almándo.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdalena Alegría): Vamos a proceder, por favor a iniciar la Comisión de Cohesión Territorial. En este caso tenemos una comparecencia, a petición propia, del Consejero de Cohesión Territorial para informar sobre los túneles de Belate y Almándo, y entonces vamos a dar la palabra al señor Ciriza. Usted dispone de treinta minutos, cuando usted quiera puede empezar.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Buenos días, Presidenta. Buenos días, señorías. Buenos días a todos. Comparezco en esta Comisión a petición propia, con objeto de informar y aclarar una serie de cuestiones relativas a los túneles de Belate y Almándo. Dos ideas fuerza que quiero poner sobre la mesa y clarificar nada más comenzar, aunque sobre ellas profundizaré a lo largo de mi intervención.

En primer lugar, Belate y Almándo sólo serán seguros si se desdoblán o si los actuales túneles pasan a ser unidireccionales. No hay más opciones realistas para que estas galerías sean seguras y se cumpla de este modo la Directiva 2004/54 de la Comunidad Económica Europea, sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la Red Transeuropea de carreteras.

Cabe recordar, que el Gobierno de Navarra trabaja de manera decidida en la primera opción. Con respecto a la segunda alternativa, como todos ustedes imaginarán, si los actuales túneles se convirtiesen en unidireccionales, el tráfico del sentido opuesto se desviaría por la carretera Navarra 1210, por el puerto de Belate.

En segundo lugar, aun en el supuesto de que el tráfico pesado en la Nacional 121-A se desviase por la A-15, estos túneles seguirían sin cumplir la Directiva Europea de Seguridad y, por lo tanto, no serían seguros. Por consiguiente, si alguien afirma que si se desvía el tráfico pesado por la A-15 se cumple la directiva europea de seguridad, falta a la verdad, además abiertamente a todos los navarros y navarras. Voy a profundizar a continuación en estas dos consideraciones.

Como todos ustedes son conocedores, hace ahora precisamente diecisiete años que Europa aprobó la Directiva 2004/54, sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la Red Transeuropea de carreteras, dicha norma es de aplicación a los túneles de Belate y Almándo, al ubicarse ambos en la carretera Nacional 121-A que pertenece a la Red Transeuropea de carreteras y superar también los quinientos metros de longitud.

Como es sabido, los citados túneles no cumplen los requisitos mínimos de seguridad de la directiva, en concreto los relativos a la ventilación longitudinal y a la inexistencia de salidas de emergencia interiores. Ambas galerías superan el índice de riesgo permitido. Para reducir este riesgo las medidas de seguridad en los túneles van orientadas en dos sentidos: evacuación de personas y extracción de humos.

Si nos atenemos a la evacuación de personas, existen dos posibles soluciones que conllevarían a la realización de salidas de emergencia, con objeto de que los ocupantes de los vehículos puedan acceder a un lugar sin humo: uno, la duplicación de los túneles y actualización de los

actuales, con una inversión de más de 100 millones de euros; dos, la construcción de galerías de evacuación conectadas a los túneles, con una inversión que superaría los 50 millones de euros y que se elevaría hasta los más de 68 millones de euros, en caso de que fuese necesario recurrir a un sistema de ventilación semitransversal.

La otra manera de reducir el número de afectados en el caso de un incendio en uno de los túneles es la extracción de los humos, de manera que los afectados puedan salir por el túnel sin problemas de inhalación de humos. Por ello se consideró en su día como alternativa la ejecución de un sistema de ventilación semitransversal en los túneles, que requeriría una inversión mínima de 41 millones de euros ya que sería necesario igualmente rehabilitar los túneles existentes.

Además de las tres alternativas anteriores, en su día se llegó a considerar la implantación de un sistema de gestión de tráfico, que hubiera solucionado la situación sólo durante un cierto periodo de tiempo. Ninguna de estas iniciativas, así como otras que se estudiaron, como la ejecución de un muro permanente de separación de la sección o la colocación de un conducto de evacuación del humo de la bóveda del túnel, ninguna fue desarrollada durante años. Bien por temas económicos, bien por las dificultades en su ejecución o bien porque se tenía la certeza de que fueran eficaces.

En octubre de 2019, a los tres meses de acceder al Gobierno, el actual equipo decidió la duplicación de los túneles por considerarla la mejor opción técnica posible y la solución definitiva, frente a otras alternativas que no dejaban de ser posibles parches.

No hay que olvidar que el objetivo que se persigue es doble. En primer lugar, aumentar la seguridad en estos túneles que, según los estudios efectuados en 2015, presentan un índice de riesgo de 3,6 en Belate y 2,3 en Almádoz, calificándose como túneles de peligrosidad elevada. Las obras ejecutadas en 2018 conllevaron una mínima reducción de dicho riesgo. En segundo lugar, dar cumplimiento de la Directiva 2004/54 sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la Red Transeuropea de carreteras. A este respecto les quiero trasladar que, sigue abierto el expediente de infracción a Navarra por incumplir esta directiva y que, con relativa frecuencia desde la Comunidad Foral, se remite información de los pasos y avances que se están produciendo.

Ventajas de la duplicación de los túneles. La duplicación de estos túneles conlleva una serie de ventajas destacadas sobre otras alternativas, para adecuar la infraestructura a la normativa europea. Se trataría de una solución definitiva, al disponer de dos tubos los sentidos de circulación son independientes y se reduce el número de vehículos que transitan por cada uno de los túneles y la ventilación longitudinal es suficiente ya que la circulación en cada tubo es unidireccional.

Además, 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 fuera 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. En todo caso, la intervención de los equipos de emergencia es más rápida.

Según el calendario previsto, las obras comenzarían a partir de 2022 y se estima que para finales de 2024 o principios de 2025, todos los túneles de la Red Transeuropea de más de quinientos metros en la red de carreteras de Navarra podrían estar completamente adaptados a los requisitos de seguridad de la directiva.

En 2020 se licitó y adjudicó la redacción del proyecto constructivo por algo más de un millón de euros. Actualmente se trabaja en el proyecto del trazado de estas galerías, que próximamente será sometido a información pública. Les recuerdo que la inversión superará los cien millones de euros.

Los nuevos túneles discurrirán paralelos y próximos a los actuales. Como novedades destacan, entre otras, que serán unos túneles más anchos, con unos carriles más amplios que posibilitarán estacionar un vehículo, en caso de ser preciso. Serán unos túneles más ovalados que los actuales, que tienen una sección más circular.

Otra novedad es que el desdoblamiento del tramo de carretera a cielo abierto, que discurre entre las bocas de los nuevos túneles de Belate y Almádoz será un tramo 2+2. Es decir, con dos carriles proyectados para cada sentido de la circulación. Este tramo entre túneles tiene una longitud de en torno a dos kilómetros. El actual túnel de Belate y el que se prevé construir tendrán una longitud similar. Sin embargo, en el caso del túnel de Almádoz, se prevé que el nuevo tubo mida en torno a ciento cincuenta metros más que el actual, debido a las condiciones topográficas del terreno, estudios de índices de riesgo de 2015. La decisión de desdoblar los túneles viene sustentada por los análisis de riesgo de ambos tubos, efectuados en 2015.

Según la metodología del Ministerio de Fomento, el túnel se califica según el índice de riesgo de la siguiente forma. Túneles seguros, aquellos que presenten un valor de índice de riesgo muy próximo a la unidad, a uno; se considerarán aceptables todos los túneles que presenten un valor del índice de riesgo inferior a 1,15. Túneles con posibles restricciones, serán aquellos que presenten un valor del índice de riesgo comprendido entre 1,5 y 1,50; en este caso, se corresponde con túneles en los que el riesgo es compatible con mantenerlos en servicio durante un cierto periodo de tiempo; será necesario estudiar las medidas complementarias aplicables para incrementar la seguridad en el túnel o en sus inmediaciones, que se pueden aplicar a medio plazo. Y túneles con peligrosidad elevada, serán aquellos que presenten un valor de índice de riesgo superior a 1,50 y no se considerarán seguros; estos túneles requerirán la adopción de medidas complementarias para aumentar su seguridad y poder mantenerse o ponerse en servicio.

En el caso del túnel de Belate, según los estudios de 2015, este presenta un índice de riesgo de 3,6, índice que apenas se redujo tras las obras ejecutadas hace tres años. El citado informe concluye que la inseguridad del túnel se concreta en el caso en que en la intensidad del tráfico en el túnel supere una determinada intensidad ligada al tiempo y forma de activación de los semáforos interiores y al cierre del túnel, siendo estos elementos y su capacidad de actuación efectiva, determinantes para la seguridad de las personas usuarias.

Con el dato de activación de estos sistemas, la intensidad admitida por carril es de 138 vehículos/hora, la cual se supera prácticamente en la mitad del tiempo. No obstante, se adoptarse un sistema de gestión de tráfico mediante cantones, permitiendo la presencia de un

único vehículo en cada cantón entre semáforos, el tráfico para el que el túnel presenta un índice de riesgo inferior a 1,50, es de 277 vehículos/hora y carril, intensidad que únicamente se superará en el 8 por ciento del tiempo. Para resolver estas puntas, el estudio propone pasar el túnel a circulación unidireccional.

El estudio de 2015 analiza también el índice de riesgo, en el supuesto de una hipotética reducción del tráfico pesado en el túnel. Ciertamente, la reducción del tráfico pesado implica también una reducción de la IMD, o sea la Intensidad Media Diaria, y con ello una disminución del número de afectados, si bien esta reducción tiene una repercusión moderada en el índice. De este modo, en el supuesto de desviar el tráfico pesado por la A-15 y considerando un porcentaje de pesado mínimo, el índice de riesgo obtenido es de 2,16, muy lejos del 1,15 que permitiría adoptar la medida de forma definitiva. Por lo tanto, el desvío del tráfico pesado no resuelve el problema de seguridad en el túnel de Belate.

En el caso del túnel de Almádoz, según los estudios de 2015, este presenta un índice de riesgo de 2,3, índice que apenas se redujo tras las obras ejecutadas hace tres años. El citado informe concluye igualmente, que la inseguridad del túnel se concreta en el caso en que la intensidad de tráfico del túnel supere una determinada intensidad ligada al tiempo y forma de activación de los semáforos interiores y al cierre del túnel, siendo estos elementos y su capacidad de actuación efectiva determinantes para la seguridad de las personas usuarias.

Con el dato de activación de estos sistemas, la intensidad admitida por carril es de 248 vehículos/hora, la cual se supera en un 15 por ciento del tiempo. No obstante, de adoptarse un sistema de gestión del tráfico mediante cantones, permitiendo la presencia de un único vehículo en cada cantón, entre semáforos el tráfico es de 277 vehículos/hora y carril, intensidad que se supera en un 8 por ciento del tiempo. Este tráfico viene condicionado también por el túnel de Belate. Para resolver estas puntas de tráfico, el estudio propone pasar el túnel a circulación unidireccional.

El estudio del 2015 analiza también el índice de riesgo en el supuesto de una hipotética reducción del tráfico pesado en el túnel. En el supuesto de desviar el tráfico pesado por la A-15 y considerando un porcentaje de pesados mínimos, el índice de riesgo obtenido es de 1,62. Igualmente se sitúa lejos del 1,15 que permitiría adoptar la medida de forma definitiva. Por lo tanto, el desvío del tráfico pesado no resuelve tampoco el problema de seguridad en el túnel de Almádoz de forma definitiva.

Me gustaría destacar que, en ambos casos, el estudio concluye lo siguiente y leo literalmente: «Como solución final a medio plazo se plantea dados los altos tráficos registrados, la duplicación del túnel». También se han tomado otras medidas a corto plazo y mientras se trabaja en esa solución definitiva de desdoblamiento de los túneles, desde Obras Públicas se están adoptando otras medidas a más corto plazo, para mejorar la seguridad en las actuales galerías. En lo más inmediato se va a renovar el sistema de ventilación longitudinal de ambos túneles. Se trata de una actuación importantísima, con un coste elevado, 1,4 millones de euros. Recientemente ya se licitó este contrato. Esta actuación que ya estaba contemplada en los Presupuestos Generales de Navarra para el año 2021 permitirá sustituir los actuales ventiladores por cuarenta nuevos aparatos, veintidós se instalarán en Belate y dieciocho en Almádoz.

El sistema de ventilación longitudinal de los túneles de Belate y Almádoz tiene un doble objetivo. Por un lado, el de mantener en condiciones óptimas los niveles de contaminación ambiental en el interior de las galerías durante el funcionamiento normal de las mismas, y por otro, el de permitir en caso de incendio que el sistema de ventilación gestione los humos producidos en el interior de los túneles. Cabe destacar que la concentración de humo es uno de los factores de peligro en el caso de que se produzca un incendio en el interior de las galerías. Finalmente, también se va a realizar un plan de autoprotección específico para ambos túneles.

En conclusión y, en definitiva, los túneles de Belate y Almádoz sólo serán seguros si se desdoblamos o si los actuales túneles pasan a ser unidireccionales. Insisto, aun en el supuesto de desviar el tráfico pesado por la A-15, los túneles seguirían incumpliendo la Directiva Europea de Seguridad y por lo tanto, no serían seguros. Quedo a la espera de sus aportaciones y de conocer también sus posicionamientos, en relación con la duplicación de los túneles. Muchas gracias a todos.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias por su intervención, señor Consejero. Vamos a iniciar el turno de intervenciones de mayor a menor representación, por parte del Grupo Parlamentario Navarra Suma. Ahora no me sale el apellido, ya me puede perdonar. La señora Olave, sí, perdone. Cuando quiera exponer dispone del tiempo pertinente. Señora Olave, puede empezar.

SRA. OLAVE BALLARENA: Gracias, señora Presidenta, gracias, señor Ciriza. Agradezco sinceramente sus explicaciones, a pesar de todo su intervención me genera más dudas todavía en cuanto a la planificación global de la intervención en la Nacional 121-A y a su oportunidad y a su concepción, porque transmite usted la idea de que Nacional 121-A, 2+1, y túneles de Belate y Almádoz nuevos y viejos, fueron tres proyectos diferentes. Contiguos, pero tres y esa falta de visión inicial es ya un fatal punto de partida.

Se trata de elementos diferentes, algunos frutos de decisiones adoptadas y otros de las exigencias impuestas por la normativa europea. La cuestión es que en este momento confluyen en la Nacional 121-A varias cuestiones, que deben ser abordadas en su conjunto y no unas, al margen de las otras. El desdoblamiento de los túneles ha sido no sólo la opción elegida para dar cumplimiento a la normativa europea de seguridad para los túneles, sino también la decisión de añadir un elemento más al proyecto de la Nacional 121-A y estamos de acuerdo con esa decisión.

Se ha adjudicado la redacción del proyecto de construcción de los dobles túneles de Belate y Almádoz que definirá las obras necesarias para llevarlos a cabo y estamos a tiempo de muchas cosas. Dos túneles de doble carril, dos carriles para ambos sentidos en el interior de los tubos. Es decir, como nos ha explicado ya, 4,25 kilómetros de trazado, 2+2 en el interior de tubos. El tramo de carretera a cielo abierto entre túneles tiene una longitud de otros dos kilómetros de trazado 2+2. Los tramos de trazado que se deberán realizar para conectar la calzada existente con la nueva duplicada en el inicio y al final del tramo, añaden ya más de otros dos kilómetros de trazado 2+2 al proyecto. Hemos sumado ya, muchos kilómetros 2+2 en el trazado. Sin embargo, una vez abandonados los túneles, el trazado 2+2 y en ambos sentidos, llegamos a la incorporación en el exterior a una vía 2+1, en una de las más peligrosas maniobras en carretera y no lo olviden, en un trazado de pronunciadas pendientes. No tiene sentido, Consejero, acometer una obra así en el nombre de la seguridad del tráfico en los túneles y no vincularla

proporcionalmente con la adecuación de la Nacional 121-A en el resto de tramos. Estarían haciendo dos obras entrelazadas, pero de magnitudes diferentes.

Los túneles duplicados de Belate y Almádoz van a tener el mismo coste, excavados para una vía 2+1 que para una 2+2. Tal vez un diseño más adecuado, sin ese encorsetamiento que obliga a que las entradas a los túneles estén a la menor distancia posible, entre otras cosas, para no convertir los accesos que ustedes se empeñan en que tengan trazado 2+1 y no tener que convertirlos en 2+2.

El sentido de la oportunidad indica claramente, que ante una ejecución del calibre de duplicar los túneles debería considerarse la proporcionalidad en las actuaciones en el exterior. Es el momento de acometer una obra racional en coste y proporcionada en sus elementos. No pueden hablar de la seguridad en el interior de los túneles nuevos y viejos, desvinculada de lo que ocurra fuera. Esta vía, la Nacional 121-A sólo será verdaderamente segura cuando sea capaz de absorber su densidad de tráfico y esté dimensionada en consonancia con las previsiones, de las que ya nos están hablando voces tan autorizadas como el Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, asociaciones del sector de transporte u otro tipo de usuarios, que están hablando ya de una vía de altas capacidades. Y esto es inseparable de los túneles, Consejero, y los túneles son inseparables del trazado y de la capacidad de la vía exterior. Deben ser conjunta y simultáneamente dimensionados. Racionalmente dimensionados.

¿Ustedes conocen lo que tienen entre manos? Hágase a la idea, señor Ciriza, de que tendrán que seguir dando explicaciones en cuanto finalice la obra porque el proyecto de trazado 2+1 que van a ejecutar, seguirá siendo inseguro. Sean capaces de adaptar las previsiones que teníamos hace tres años a la realidad que nos están evidenciando estas voces autorizadas. Sabemos de la obligación de acometer actuaciones en los túneles, para adecuarlos a la normativa europea y sabemos cómo hacerlo. La novedad no está en qué vamos a decidir en los túneles, la novedad está en qué vamos a decidir en el trazado exterior.

Sean capaces de escuchar a las voces autorizadas, esto no es un invento de la oposición. La Nacional 121-A continuará siendo insegura, insuficiente e injusta, con esta intervención del 2+1. Sólo atendiendo a criterios expertos, daremos a todos los usuarios garantías de seguridad y de acceso a los servicios, de los que la zona norte de Navarra no dispone. La zona norte tendrá así, una oportunidad de frenar la pérdida de actividad empresarial y tendrá la posibilidad de convertirse en un centro productivo y la inversión quedará justificada.

La función de la Nacional 121-A en la cohesión territorial y su carácter de acceso a Europa y desde Europa, obligan a concebirla como un proyecto del siglo XXI y para el siglo XXI. La solución no puede ser mediocre, porque lo que está en juego son la seguridad y las comunicaciones. Ninguna otra opción menor será segura ni para la vida, ni para la economía.

Una vía de trazado 2+2 sí será realmente segura y permitirá mantener todos y cada uno de los puestos de trabajo, en el sector del transporte y la generación de otros nuevos, en todo el resto de sectores. Será una vía segura y en la que quepamos todos. ¿Qué van a hacer cuando al finalizar la obra del 2+1 y el desdoble de los túneles, levanten las limitaciones de velocidad, eliminen los elementos de seguridad de la obra y la opción se haya quedado corta, peligrosísima, con unos fabulosos túneles desdoblados que se encuentran con un embudo a la salida?

No lo reciban como la propuesta de Navarra Suma si esto dificulta su receptividad, atiendan las recomendaciones de las voces expertas y autorizadas; y entre nosotros, señor Consejero, considere también que tiene muchas posibilidades de que su socio, el PNV, entienda perfectamente lo que estamos planteando, que se trata de un proyecto estratégico y el único seguro para las personas y para la economía. Mire, el PNV sabe de esto y en su empeño por esquivar las propuestas de Navarra Suma, Consejero, el Partido Socialista se puede quedar ridículamente, en el arcén de la Belate-Bidasoa. Tienen muchos boletos para que su socio proponga en breve una vía de altas capacidades. Alguna fórmula de 2+2, la que sea, que no le dé del todo la razón a Navarra Suma pero que se ajuste en el exterior al desdoble de los túneles.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Señora Olave, tiene que ir acabando la intervención.

SRA OLAVE BALLARENA: Sí, termino ya. Estoy convencida de que sus socios les propondrán una acción segura y mucho más ambiciosa de la que tienen sobre la mesa. Sus socios del PNV verán antes que ustedes, la mediocridad de su 2+1. Nosotros le estamos proponiendo hasta el nombre, la Belate-Bidasoa, pero, sobre todo, les estamos tendiendo la mano para que acertemos entre todos. Es todo, gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señora Olave, vamos a continuar con el turno de intervenciones, ahora es el del grupo parlamentario socialista, señor Aguirre, cuando usted quiera, dispone de diez minutos.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Muchas gracias, señora Presidenta, buenos días, señorías y miembros de esta Comisión, he de agradecer en primer lugar y dar la bienvenida al Consejero, señor Ciriza y a su Jefa de Gabinete, la señora Ochoa, principalmente por comparecer a título y a petición propia, para dar respuestas y dar certezas de lo que se está haciendo en una vía que, como comentábamos antes de esta Comisión, la Nacional 121-A está teniendo bastante protagonismo en esta Comisión. Es un ejemplo de transparencia y de información, a los grupos parlamentarios de la forma más transparente posible en esta Cámara, ante todos nosotros y en una sesión que es pública.

Las carreteras navarras están teniendo mucho protagonismo en esta legislatura. El mantenimiento de las mismas, la situación en la que se encuentra la empresa pública que se va a constituir o las necesidades que vienen demostrando las diferentes corporaciones municipales en esta Comisión cuando vienen a comparecer, a los diferentes grupos que se ponen en contacto con nosotros o directamente al propio Parlamento, como hemos visto también en muchas intervenciones o en muchas mociones y veremos en la moción que debatiremos a *posteriori*.

Pero también, no es menos cierto que la situación de la red de carreteras navarras, es lo que está trayendo usted, señor Consejero, a esta Comisión. En muchas ocasiones por la situación en la que se encuentra, como decía anteriormente y también por ciertos incumplimientos, como vemos lo que está ocurriendo con los túneles de Belate y Almádoz, el incumplimiento de esta Directiva Europea. Quiero reconocerle, señor Consejero, la decisión que usted adoptó y la acción que usted ha llevado a cabo para intentar dar solución a la situación que compromete la seguridad de quienes hacen uso de esa vía, de la situación de los túneles y de la explicación que usted nos ha traído hoy para plantear esa solución, con la duplicación de los túneles de Belate y Almádoz, que el grupo socialista comparte absolutamente.

La compartimos porque no es menos cierto, como hemos dicho en muchas ocasiones, que el mantenimiento y la conservación de las carreteras es una cuestión de servicio público en cuanto a la seguridad que se da a quienes hacen uso de ella y como no puede ser menos, el cumplimiento de las directivas europeas y los índices de riesgo, que usted ha plasmado en su intervención, tanto en el túnel de Belate como en el de Almádoz, son tremendamente alarmantes y son un indicativo claro, de que esa situación no se puede mantener más en el tiempo. También he de compartir la renovación del sistema de ventilación, la renovación de la iluminación, el plan de evacuación, como no puede ser de otra manera.

Señora Olave, qué quiere que le diga, su intervención queda muy bonita en el papel, cuando usted la hace en esta Comisión, pero queda cuando menos, demagoga. Porque usted viene a decir ahora los kilómetros de 2+2 que se llevarían a cabo con estas obras. Pero le recuerdo que ustedes se presentaron a las elecciones pidiendo un 2+1 para esta vía y qué es lo que trasladaban a la ciudadanía. Que ustedes no iban a hacer nada con los túneles de Belate y Almádoz para evitar esa duplicidad de los túneles, de los 2+2 entre los dos túneles. Porque iban a mantener la situación que el Consejero ha traído a esta Comisión en infinidad de ocasiones.

Dice usted, «No, si es que no es cuestión de darle la razón a Navarra Suma». Claro, es que cuando se la dan tampoco les sirve. Porque ustedes plantean en su programa electoral una vía 2+1 en la Nacional 121-A, incluidos los túneles de Belate, que evidentemente esta vía, como usted dice, genera cohesión territorial. Cuando el Gobierno de Navarra, el Departamento de Cohesión Territorial decide que la solución para la Nacional 121-A es hacer una 2+1 y ustedes plantean que no, que eso que dijimos era para las elecciones y ahora queremos una 2+2 porque los índices de circulación en esa vía han crecido un montón.

De mayo de 2019 a enero de 2020 fue el cambio de los índices de siniestralidad. Si el Consejero saliese y dijese que tiene usted razón, señora Olave, creo que debemos rectificar, creo que debemos hacer una 2+2, ustedes saldrían al día siguiente diciendo, pero es que 2+2 se queda corta porque es que en estos quince días han pasado tres coches más y tiene que ser una 3+3. Esa es su actuación con este tema concretamente. Ustedes plantean 2+1, cuando el departamento decide que es 2+1, que coincide con lo que ustedes planteaban, quieren 2+2. Hombre, señora Olave, como le digo, su discurso queda muy bonito en el papel y cuando lo interpreta, pero queda cuando menos bastante demagogo en su actuación.

Y no podemos olvidar que estos túneles, como decía el señor Consejero, incumplen la normativa europea desde 2004, de diecisiete años. En estos diecisiete años es cierto que ha habido otros gobiernos, ha habido un gobierno liderado por Geroa Bai, que tomó actuaciones y que como se ha trasladado no ha resuelto este problema, cuatro años de gobierno. Es cierto que llevamos dos años de gobierno liderado por el Partido Socialista, y se están tomando decisiones que van en la línea del cumplimiento. Dos años, serían seis y de los otros diecisiete once corresponden a sus gobiernos, señora Olave.

Y la situación de los túneles de Belate, ni 2+2, ni desdoblamiento, ni unidireccional, ni nada de nada y eso es lo que ustedes han aportado a los municipios, por los que transita la Nacional 121-A. Por lo tanto, cuando ustedes vienen aquí a echar en cara al Consejero determinadas situaciones, es una pena, pero tenemos que echar la vista atrás y ver de dónde venimos cada uno.

Por lo tanto, señora Olave, como le digo, ustedes son, como he dicho en alguna ocasión, como el camarote de los hermanos Marx, un huevo duro más, cuando alguien hace algo, un huevo duro más. Y esa es su forma de actuar en la oposición porque están quedando, como venimos diciendo, irrelevantes en su acción política.

Yo termino, señora Presidenta, quiero terminar recalcando lo que ha dicho el Consejero, sobre todo de cara a aclarar dudas que se puedan generar, que sacar los caminos de la Nacional 121-A no evita que haya que tomar decisiones, no evita que haya que duplicar los túneles que hoy nos traen a esta Comisión porque los índices de peligrosidad son muy altos. El túnel de Belate 3,6, cuando el índice que indica la peligrosidad elevada es superior a 1,5, estamos hablando de que duplica ese índice. El túnel de Almándoiz, el 2,3.

Por lo tanto, hay que actuar, el Consejero ya ha planteado cuáles son esas actuaciones que se van a llevar a cabo y los socialistas, como no puede ser de otra manera, estamos completamente de acuerdo. Lleva usted dos años en el Gobierno, señor Consejero, tomando decisiones, actuando por el bien de esta vía, por el bien de los usuarios de esta vía y le instamos a que siga en esa línea. La cohesión territorial es fundamental para este grupo parlamentario. Esta vía, como decía la señora Olave y eso lo compartimos, es fundamental para conseguir esa cohesión. Por lo tanto, le acompañaremos en cuantas decisiones haya que ir adoptando, y trataremos de que las mismas sean las más apropiadas y las más acertadas, de cara a la seguridad de los usuarios, de cara al cumplimiento de la normativa, y en vista y en aras a alcanzar esa cohesión. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Aguirre. Seguimos con el turno de intervención del Grupo Parlamentario Geroa Bai, señor Azcona, dispone usted de diez minutos, cuando quiera.

SR. AZCONA MOLINET: Muchísimas gracias, Presidenta, y bienvenido, señor Consejero. Egun on, buenos días también a quien le acompaña, Jefa de Gabinete, Leire Ochoa. Creo que lo que nos ha hecho el Consejero es relatar un poco la situación actual, agradecemos la información. En principio tampoco hay grandes novedades, volvemos a la misma situación.

En principio, lo que está claro es que no cumplimos la Directiva Europea de Seguridad en los túneles de Belate y Almándoiz. Está claro que lo que se necesita hacer en esos túneles es una inversión muy importante para poder cumplir esa normativa, que es el objetivo de desdoblarlos con una inversión que se acercará o que se acerca a los cien millones de euros.

También sabemos, como ya se ha repetido, que esto no es de estas fechas, sino que hace ya diecisiete años que se cumplió el tiempo para acometer esta situación y es algo que, como en otras circunstancias de las carreteras navarras, venimos arrastrando esa dejadez en las inversiones necesarias en la red de carreteras. Ahora lo estamos sufriendo y en este caso con una importante urgencia, en una de las grandes vías de capacidad de Navarra, en las que está habiendo problemas importantes, sobre todo porque estamos hablando de un túnel y las condiciones de seguridad deben ser óptimas.

Está claro que estamos en una situación de incumplimiento de esa norma y eso hace que, dentro de las posibilidades, primero técnicas por supuesto y también presupuestarias, se vayan dando

pasos. Hay que recordar que en la legislatura anterior se hicieron mejoras, sobre todo en lo que tiene que ver con la seguridad en las medidas contra incendios. Si no me equivoco, se invirtieron a lo largo de la legislatura en los propios túneles alrededor de ocho millones de euros para mejorar esa situación. Pero repito, es obvio que no se cumple la normativa de la Directiva Europea. Por tanto, se necesita dar más pasos.

Decía la señora Olave que el Consejero no había hecho un dibujo completo y yo lo voy a intentar resumir. Son, en la actuación completa de los túneles, más en la Nacional 121-A, estamos hablando de 170 millones de euros de inversión, que en estos momentos una inversión si miramos los Presupuestos Generales de Navarra, digamos con objetividad, es una inversión que ahora mismo no está al alcance de los recursos públicos que tenemos y de los compromisos adquiridos. Ese es el dibujo completo y eso es lo que tenemos que ir encarando. Entendemos desde Geroa Bai, que, desde el departamento, con las actuaciones dentro de esa vía, se va avanzando en conseguir ese proyecto de 2+1 y en conseguir financiación, para hacer el conjunto de esos 170 millones de euros, en las diferentes fases.

Pero entendemos que para dar solución a un problema que, como digo, viene desde hace diecisiete años, el conjunto de las carreteras de Navarra sabemos que necesita de financiación y en eso hemos estado trabajando durante los últimos meses en esta legislatura, en la Mesa de Carreteras y por eso se han traído aquí, decisiones compartidas con el resto de grupos parlamentarios, excepto Navarra Suma, para gestionar las vías de alta capacidad, a través de una sociedad pública que consiga los recursos necesarios para dotar a la Administración Pública de la respuesta que tiene que dar en esta y en otras vías.

Lo que no parece, por lo menos, razonable y sí que, ciertamente, comparto las palabras del compañero del Partido Socialista en ese intento del órdago a lo grande que hace Navarra Suma, con esa propuesta de solución para esta vía, hablando, en el mejor de los casos, de una inversión que pasaría de 170 millones de euros, que ya es difícil de conseguir y se está trabajando, a una inversión de 1.000 millones de euros que se necesitaría para hacer esto.

También quiero decir que la Nacional 121-A no solo tiene un gran problema de seguridad, que por cierto lo tiene, sino que también tiene un problema de cuestión medioambiental por el gran tráfico que tiene que absorber esto. También el tema de contaminación acústica que habrá que solventar y, por supuesto, como he dicho, de seguridad.

Esos 1.000 millones que propone Navarra Suma, de inversión. Ahora mismo no son realistas y habría que estudiar si el trazado de una autovía sería lo que ese valle podría admitir. Desde luego, las propuestas que están encima de la mesa, entendemos que son más razonables desde el punto de vista de que puedan llevarse adelante sin pocas dificultades, porque dicho así 170 millones de euros no parece que sean ahora mismo unos recursos fáciles de tener.

Le diría que, además, el socio de UPN, en este caso el PP, sí que aprobó en sus últimos Presupuestos Generales de Navarra, a propuesta de UPN, una partida presupuestaria de 10 millones de euros, precisamente para el 2+1. En ningún caso estaba pensando en una autovía en esos momentos, y estamos hablando de no hace mucho tiempo.

Tampoco queremos entrar otra vez a las recetas del pasado. No sé si Navarra Suma plantea volver a financiar este tipo de inversiones a través de los ya citados peajes en sombra, que ahora mismo están suponiendo anualmente el mismo coste que supondría hacer los túneles en su conjunto, o sea 100 millones de euros. Por lo tanto, sabemos que tenemos una situación compleja y que estamos en una situación de incumplimiento, nos preocupa como Grupo Parlamentario Geroa Bai, la situación de este incumplimiento y sobre todo las medidas, el tema de seguridad. Seguiremos apoyando al departamento en las medidas que está tomando, para intentar conseguir el proyecto, que hemos acordado, desdoblamiento de los túneles de Belate y Almádoz y seguir avanzando en el 2+1, en la Nacional 121-A. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Azcona. Seguimos con el turno del Grupo Parlamentario EH Bildu. Cuando quiera usted, señor Araiz, dispone de diez minutos.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari andrea, eta ongi etorri, Ciriza jauna, eta berarekin etorri den kabineteburua, Leire Ochoa. Señor Consejero, en primer lugar, quiero agradecerle toda la información que nos ha transmitido. Nuestro grupo parlamentario traía una cuestión concreta, que creo que la ha aclarado desde el primer momento, cuando ha establecido de forma nítida, que incluso todo el desvío del tráfico internacional que en estos momentos pasa por ese corredor, por la Nacional 121, si fuera desviado estaríamos en una situación en la que la figura de estos túneles también se vería todavía comprometida y no resolveríamos en estos momentos, no sería la solución definitiva, que es lo que estamos planteando.

Porque no olvidemos que esta infraestructura contó en el año 97, cuando se aprobó era de las pocas obras públicas. Recuerdo haber estado visitando en el año 97 cuando estaba todavía la tuneladora ahí, excavando y abriendo los túneles, en una visita a una Comisión Parlamentaria, en la que el entonces Consejero, creo que era el señor Palacios, se felicitaba de que una de las pocas obras públicas que contaba con el consenso de todo el arco parlamentario y que en aquel momento era una demanda histórica de la zona norte de Navarra, para poder no tener que pasar por el puerto de Belate, con lo que aquello suponía. No sé si en estos momentos Navarra Suma está o no, en ese consenso, me da la sensación de que están, pero no están en realidad porque lo que están planteando son otras cuestiones.

En todo caso, creo que es importante situar el problema de la seguridad, que ya se ha dicho aquí de los túneles, también del conjunto de la vía y de cómo en los datos del 2019, por ejemplo, se contabilizaron un total de 251 incidencias en veinte túneles y de éstas, 174 se habían registrado entre Belate y Almádoz. Es decir, dos de cada tres incidencias que se producían en estos túneles navarros se registraban en estas galerías, lo cual pone de manifiesto la necesidad de abordar con carácter definitivo esa solución.

Sabe que cuenta con el apoyo nuestro grupo parlamentario en esta solución, es uno de los temas que se abordó en la Mesa de Carreteras y en la que hubo un acuerdo, entre por lo menos cinco grupos parlamentarios. Navarra Suma se quedó fuera de ese acuerdo, pero, en todo caso, como ya se le ha dicho aquí, durante los once años que tuvo oportunidad de hacer algo, desde que entró en vigor la directiva desde el 2004 hasta el 2015 no hicieron absolutamente nada. Miraron para otro lado en relación con esta vía, porque hay que recordarle a Navarra Suma que los estudios de riesgo se hicieron en el año 2015. Porque en el 2012 se aprobó la normativa del

Estado que establecía la metodología del análisis de riesgo en túneles de la red de carretera del Estado, el famoso método Marte. Y desde este año del 2012 al 2015 no se hizo absolutamente nada. No se sabía el índice de seguridad que tenían estos túneles y esto hay que achacárselo a los gobiernos de UPN.

En todo caso, también creo que nos gustaría conocer, ha hablado usted de que efectivamente la espada de Damocles de Europa está ahí. Hay que recordar que efectivamente se finalizó en el año 2019, la ampliación ya, del plazo total que se había dado para el cumplimiento total de las prescripciones de la Directiva en materia de seguridad, la Directiva 2014/54. En octubre de 2019, si no nos equivocamos, se remitieron por parte de la Unión Europea, cartas de emplazamiento al Estado español, entre los cuales se encontraba la situación de estos dos túneles.

En diciembre del 2020 a la vista de las contestaciones, que se habían realizado por los estados en este caso, en concreto estos túneles, Europa remitió dictámenes motivados y supongo que se habrán contestado ya, y quisiéramos saber cuál es la situación real en estos momentos y si ha habido una nueva respuesta por parte de la Comisión Europea. Porque amenazaba con acudir en su caso, si no le satisfacían las respuestas al Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Es un tema que, como digo, nos interesaría conocer porque creemos que es importante también, para situarnos en la necesidad y en la urgencia de abordar una solución definitiva para estos túneles.

Dicho esto, ya creo que compartimos, como le digo, las ventajas que usted ha manifestado. Son, sin ninguna duda, ventajas en relación con la solución definitiva, al acceso, a las averías, a una serie de cuestiones que creo que son importantes y desde luego, insisto, y nos parece también importante que la opinión pública conozca el dato de que efectivamente aun cuando el desvío se produzca, la situación no se va a solucionar, pero no obstante, sí que creemos que en estos momentos se están ejecutando unas obras, ya sabe usted los problemas que ello está acarreado, las demandas que hay de algunos ayuntamientos.

No voy a hablar ahora de este tema, porque ya le anuncio que vamos a solicitar la comparecencia del Consejero de Presidencia, que es el órgano, por así decirlo, competente en materia de tráfico, para analizar precisamente que mientras duren esas obras, la posibilidad o no de un desvío temporal. Porque usted conoce que en el año 2018 se aprobó el Real Decreto-ley 18/2018, de 8 de noviembre, modificando la ley de carreteras y estableciendo la posibilidad en el apartado número 6, que se incluyó en el artículo 38, de desvío obligatorio de tráfico, en este caso, de camiones, de carreteras convencionales, autopistas de peaje. Las razones, lo decía el Tribunal Supremo en su momento, que era necesario acreditar una serie de razones que estaba establecido ya esa posibilidad en la ley de seguridad, fluidez en el tráfico y, en su caso, medioambientales.

Como digo, hablaremos de este tema en su momento. Pero sí que creo que la información que usted nos ha transmitido aquí, y que hay una demanda en estos momentos y una preocupación en la zona. En la reunión que tuvieron en Bertiz, creo que se le planteó la posibilidad de crear una Mesa, en la que estuvieran participando tanto el Gobierno, los Ayuntamientos, como responsables de Protección Civil, para toda la problemática que se pudiera suscitar en la ejecución en la totalidad de las obras y específicamente también en los túneles.

Creo que es o sería importante que desde el Gobierno se dieran pasos para la creación de esa Mesa, porque la transmisión de esa información, el intercambio de impresiones, el intercambio de problemáticas que se vayan suscitando en la ejecución de esas obras, importantes, como digo, en todo el recorrido de la Nacional 121, esa transmisión que sea de forma directa, fluida y, desde luego, sin intermediarios, creo que soluciona en muchas ocasiones esos problemas.

Por lo tanto, por nuestra parte apoyo al desdoblamiento, no tenga ninguna duda, es uno de los acuerdos que están en la Mesa de Carreteras, la realización de forma urgente, además, de esta obra. Como le digo, creo que sería importante trasladar, el compartir y comprometer con los Ayuntamientos de la zona, las soluciones que se están dando, hacerles la transmisión de la mayor información, o de toda la información, de forma directa y como digo, sin ningún tipo de intermediación, creo que se lo agradecerán. Sabe y conoce, usted ha tenido reunión con todos y cada uno de los alcaldes de esta zona, pero tener una visión completa y una visión global de la situación, creo que redundaría en una mejor comprensión por parte de todas las partes afectadas y como digo, creo que sería interesante que en estos momentos se lleve a cabo esa constitución de una Mesa en la que lo que se plantea, como digo, es hacer este seguimiento.

Por nuestra parte nada más, hemos de tratar de que las obras se aceleren, que se finalice ya el proyecto cuanto antes, se someta a exposición pública y se den los pasos necesarios para abordar estas obras que, como digo, con 2+1, con 2+2 o con el número que le queramos poner, son necesarios. Absolutamente, como digo, responden a una reivindicación histórica de la zona, que era para permitir esa conexión directa de lo que es toda la zona noroccidental de Navarra con, en este caso el resto de Navarra, a través de la comarca de Pamplona.

Por nuestra parte, nada más y queremos reiterar nuevamente el agradecimiento y esperar a que, como digo, tengamos ocasión también de hablar del desvío con otros Consejeros porque creo que el tema es urgente en estos momentos, y puede ser una medida temporal muy importante.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Araiz. Terminada su intervención continuamos con el turno del grupo parlamentario Podemos, cuando quiera, señora Aznárez, dispone de diez minutos.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Muchas gracias, señora Presidenta, bienhallado, señor Consejero, y también Jefa de Gabinete, señora Letrada, compañeras y compañeros de Comisión. Señor Consejero, Navarra Suma le ha lanzado varias preguntas. Creo que todo su relato ha sido en preguntas al Consejero, pero yo le preguntaría a Navarra Suma si todas estas cuestiones que hoy lanzan se las plantearon en su día cuando iniciaron el proyecto de los túneles. También le preguntaría si en aquella ocasión, en aquellos años, escucharon ustedes a los o las que hoy reclaman esas voces expertas y autorizadas y si el proyecto que ustedes plantearon y se ejecutó, no era en su día tan seguro como parece no ser. También preguntaría qué hicieron, desde aquel 2004 con aquella Directiva 2004/54 de la Comunidad Europea, qué hicieron desde 2004 hasta 2015. Cuatro letras: n a d a, nada.

Por lo tanto, ustedes nos plantean en 2019 para concurrir a las elecciones en Navarra, un planteamiento de 2+1 para esta vía, y como ya se lo ha comentado algún otro portavoz y compañeros de Comisión, lo que hacen ustedes ahora más que debatir y decidir en la Mesa de

Carreteras que se constituye también para este problema, y es darle solución a los túneles de Belate y Almádoz, lo que hacen es levantarse de la mesa y no cerrar todo un trabajo de meses para ir acometiendo en todo lo relativo a las carreteras y a las vías en Navarra y plantean ahora y no en su momento, en aquella Mesa de Carreteras, si no recuerdo bien, y plantean ahora en 2+2.

Luego nos dicen a algún grupo parlamentario, sobre todo a los que tenemos una representación, que somos demagogas, que somos incoherentes. Creo que este ejercicio que ha hecho hoy, de intentar plantear su nueva propuesta para estos túneles, creo que es justamente eso, demagogia y, además, incoherencia.

Las nuestras, las coherencias son las que plasmamos en el acuerdo de legislatura y las que acordamos en la Mesa de Carreteras. Dicho esto, también creo que el Consejero ha atendido a varios de los alcaldes y alcaldesas de ayuntamientos y concejos que están afectados justamente por esa Nacional 121 y también no solamente a autoridades sino también a esos bomberos, del parque de Oronoz-Mugaire que también reclaman que se adopten medidas que garanticen la seguridad de los túneles.

Sabemos que se incumple la directiva de la Unión Europea y qué está haciendo el Gobierno de Navarra y que apoyamos desde Podemos Ahal Dugu. Por un lado, aumentar la seguridad de los túneles, más anchos los carriles y más amplios. Y dos, dar cumplimiento a esa Directiva Europea, teniendo en cuenta el estudio de índices de riesgo del 2015. Tenemos en Belate el índice de riesgos que ha presentado el Consejero, que es un 3,6 y el de Almádoz, que es un 2,3.

¿Qué tenemos que seguir apoyando y trabajando, señor Consejero? Lo que usted nos ha relatado, esas labores de reparación del firme, esos plazos que nos ha puesto encima de la mesa de realización del proyecto que va hasta 2022, la obra que supuestamente terminaría en 2025, según hemos leído, pero con un coste para las navarras y los navarros, por no haber acometido un proyecto seguro desde el inicio de la obra, nos va a suponer a las Navarras y a los navarros cien millones de euros más. Ante que nos ponga la Unión Europea una infracción y que tengamos que pagar multas y sanciones económicas, lo que ustedes hacen es trabajar para darle una solución.

Por lo tanto, nosotras estamos de acuerdo en darle la solución que usted nos ha comentado, que se haga con toda la seguridad jurídica y la seguridad vial, porque yo creo que el reclamo de toda la gente de la zona, yo creo que es coherente y además hay que darle una solución necesaria y que sea definitiva, porque llevamos ya muchísimos años reclamando el mismo tema. Muchísimos años de diferentes gobiernos que no hemos dado solución y, por fin, parece ser que en estos próximos años tendremos una solución medianamente aceptable y definitiva. Por lo tanto, mano tendida, señor Consejero para seguir acometiendo estas obras tan necesarias para la cohesión territorial de nuestro territorio y con esto, mila esker guztiatik.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señora Aznárez. Terminados los turnos de intervenciones, vamos a suspender la sesión por cinco minutos, muchas gracias.

(Se suspende la sesión a las 10 horas y 18 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 10 horas y 28 minutos).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Vamos a volver a levantar la sesión, y vamos a dar la palabra al señor Consejero, para que disponga de unos minutos para hacer la réplica. Cuando usted quiera.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Muchas gracias, Presidenta, señorías, muchas gracias por sus aportaciones. Son de agradecer, sobre todo las de carácter constructivo. Hoy me voy de esta Cámara con una idea clara, el apoyo de todos los grupos aquí presentes al proyecto de duplicación de los túneles de Belate y Almándoiz incluido el grupo de EH Bildu.

Señora Olave, la verdad es que yo puedo acudir a este Parlamento a hablar de cualquier materia, que ustedes a lo suyo. Me ha parecido escuchar que ha calificado el 2+1, de mediocre. ¿Es así? Porque ustedes lo llevaban en su programa electoral de 2019, porque ustedes pidieron al Estado 10 millones de euros para el 2+1.

Ha dicho usted que me deje guiar por voces expertas autorizadas, ¿sabe lo que dicen esas voces que ustedes no escuchan? Esas voces dicen que para el año 2040 el tráfico en los túneles descenderá a 8.300 vehículos/día. Es decir, que va a bajar el tráfico, que tiene su lógica, ¿y para eso queremos una autovía, para gastarnos todo lo que sería necesario? ¿Para eso queremos una autovía ahora?

Y finalmente quiero decir, a aquellos grupos que preguntan por el desvío del tráfico internacional, les quiero preguntar a ellos, ¿por qué no lo hicieron en la pasada legislatura? Lo pudieron hacer, pero la respuesta ya la conocemos todos y todas.

En cuanto al expediente de Europa, el expediente de infracción, hemos contestado a todo lo que se nos ha ido pidiendo, hemos mandado todos los informes, todo lo que se está haciendo, y de momento ahí está, pero no tenemos más notificaciones. Nada más, muchas gracias a todos.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Consejero. Después de esta intervención vamos a dar un par de minutos para que podamos despedir al señor Consejero y continuar con el segundo punto que es la moción. Levantamos la sesión.

(Se suspende la sesión a las 10 horas y 31 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 10 horas y 36 minutos).

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a diseñar y ejecutar un proyecto de modificación de la carretera NA-2517 en el km 1 que contemple un paso alternativo al actual paso subterráneo, presentada por la Ilma. Sra. D.ª Laura Aznal Sagasti.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Por favor, (MURMULLOS). Señores y señoras Parlamentarias, por favor, vamos a continuar con la Comisión. Vamos tomando posiciones y vamos a empezar en breve. (PAUSA).

Volvemos a levantar la sesión, por favor. Vamos a comenzar el segundo punto del orden del día: Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a diseñar y ejecutar un proyecto de modificación de la carretera NA-2517 en el km 1 que contemple un paso

alternativo al actual paso subterráneo, presentada por la ilustrísima señora doña Laura Aznal Sagasti. Dispone usted de quince minutos para presentar su moción.

SRA. AZNAL SAGASTI: Mila esker, lehendakari anderea, egun on guztioi. Vamos a hablar de un tema que pensaba que no era tan complejo y tan complicado como el que acabamos de tratar ahora mismo de los túneles, pero la duda se me queda porque es un tema que por muy obvio que es, lleva mucho tiempo, demasiado, sin encontrar una solución. Hablamos de un enclave que para unos puede ser más conocido que para otros.

Como una imagen vale más que mil palabras, aprovechando los avances tecnológicos y el trabajo de nuestros compañeros de cabina, que ya agradezco desde ahora que nos facilitan el trabajo cada día, he pensado que lo mejor era traer unas imágenes para ver exactamente e ilustrar gráficamente la exposición de motivos de esta moción.

Hablamos de Arre, es un concejo del valle de Ezcabarte, que tiene varios concejos, como son Sorauren, Makirriain, Eusa, Azoz, Orrio, Oricáin. En concreto Arre es el concejo más poblado del valle de Ezcabarte, el cual tiene aproximadamente 1.800 habitantes y Arre, ya solo, tiene 1.080 habitantes.

En el Concejo de Arre no hay al alcance de las vecinas y de los vecinos servicios básicos. Como pueden ser, no hay escuela, no hay instituto, no hay un centro de salud porque hay un consultorio, pero claro, no hay servicios de pediatría, no hay instituciones financieras, no hay un simple cajero para poder sacar dinero, no hay dentista y un largo etcétera.

Lo que ocurre es que Arre geográficamente está ubicado muy cerca de Villava-Atarrabia. Es más, utilizando este paso a pie, desde Arre hasta Atarrabia tenemos andando aproximadamente doce minutos porque es algo más de un kilómetro lo que hay. Y, sin embargo, si utilizamos el vehículo particular, tenemos más tiempo todavía, porque hay unos doce minutos, porque hay que dar una vuelta. Aquí también hay que comentar que Atarrabia tiene más de 10.000 habitantes y una densidad de población de 9.638 habitantes por kilómetro cuadrado.

Con esto quiero decir que solo falta que la gente del valle de Ezcabarte vaya con sus vehículos privados, todavía a colapsar más el colapso, que ya de por sí hay, en Atarrabia debido a la intensidad del tráfico rodado y, como digo, a la elevada densidad de población.

Actualmente, para ir a pie, desde Arre hasta Villava, tenemos este paso subterráneo que pasa por debajo de la carretera y que presenta cantidad de inconvenientes, muchísimos. A pesar de que el trayecto, como digo, a pie es corto, es muy elevada la sensación de inseguridad de los viandantes. Hay continuas filtraciones de humedad, la iluminación es totalmente deficiente, hay estrechez en el paso, pavimento resbaladizo. Esto supone que para mucha gente de Arre, pero no solo de Arre, sino de otros concejos del valle de Ezcabarte, que se quieren desplazar hasta Atarrabia a pie, como digo, para mucha gente mayor es peligroso, se sienten totalmente inseguros, y eso sin entrar en la seguridad de la gente joven, cuando vuelven, lógicamente en condiciones en las que no hay toque de queda, vuelven a la noche, sobre todo para las jóvenes, la sensación de inseguridad es elevadísima.

Aquí podemos ver exactamente lo que es el paso subterráneo, en sí mismo. Vemos todo el pavimento, lo que hablaba, sobre todo en condiciones meteorológicas adversas, es realmente

peligroso. Coinciden bicicletas y peatones y la sensación de inseguridad, pienso que queda claramente reflejada con estas imágenes. Si bien es cierto que en los últimos tiempos se han tomado medidas paliativas, que no dejan de ser de desbrozado o pintado, se cambian algunas luminarias, pero son medidas parche. Esta es una situación que, de una manera definitiva, hay que abordar y encontrar una solución que no pase por periódicamente hacer continuos lavados de cara. Es por eso que, sin eludir ningún tipo de responsabilidad de nadie, porque aquí ha habido muchos gobiernos que han pasado, este problema lleva décadas así, este paso subterráneo, lleva muchísimos años así.

Por eso traemos hoy esta moción, porque pensamos que ha llegado ya el momento de encontrar una solución definitiva que evite riesgos, porque se me ha olvidado decir también que mucha gente, para evitar este paso, lo que hace es utilizar la carretera de arriba y esto sí supone un elevadísimo riesgo de atropello, tanto para peatones, como para conductores. Y pensamos que es urgente encontrar una solución a este tema. Por eso pedimos ya que el Gobierno de Navarra empiece a pensar en una solución definitiva, que no sea utilizar este paso subterráneo y habilite las partidas presupuestarias que hagan falta para este fin. Así que espero que apoyen esta moción. Creo que las imágenes hablan por sí solas y sin más, es lo único que tenía que decir porque lo demás está puesto ya en la exposición de motivos. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señora Aznal. Ahora vamos a ver un poco las votaciones que se van a hacer. En el turno a favor, ¿quién va a intervenir? (PAUSA). ¿Todos? Vale. Vamos a continuar con las intervenciones por número de representación. Señor García, dispone usted de diez minutos.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. En primer lugar, queremos darle la enhorabuena a la señora Aznal, por la presentación de esta moción y porque ha conseguido algo que desgraciadamente Navarra Suma, quizás por el mero hecho ser Navarra Suma, no consiga, es el voto, por ejemplo, favorable o abstención de los partidos que sustentan el Gobierno.

Yo no voy a entrar en el debate, aunque ustedes sí lo hacen, de manera habitual, en criticar que se presenten mociones para pedir, solicitar mejoras en las vías. El señor portavoz de su grupo en reiteradas ocasiones ha dicho que hay otras vías para financiar las carreteras, para financiar mejoras en las carreteras, que son los presupuestos. Yo le emplazaría a lo mismo, que no haga usted, ni presente mociones porque quizás no es el debate. Yo no soy de esa opinión, sino de todo lo contrario.

Y creo que estas mociones evidentemente, ponen en el punto de mira de aquellas cuestiones que consideramos fundamentales, a la hora de mejorar la inversión en carreteras y, sobre todo, en algo que considero importante, en la seguridad de las personas. Decía usted al finalizar su intervención, que es un paso para evitar el transitar por encima de la propia carretera, con un tráfico considerable. Sobre todo, el tipo de vehículo que transita por ese trozo de carretera, que suscita peligros importantes.

Yo fui, por curiosidad, a conocer, evidentemente, el paso subterráneo y aparte de la poca iluminación que existe, porque de las luminarias que hay, prácticamente, la mitad están fundidas, o el otro día, curiosamente, así estaban porque están rotas básicamente. Luego, aparte, era un día lluvioso en el que también parece ser que puede ser una zona de paso de

agua, porque estaba prácticamente inundado todo lo que es el paso y el tránsito de esta carretera.

Compartimos plenamente las cuestiones que se establecen en la exposición de motivos, porque evidentemente no hay más que ver las propias imágenes para detectar que no es suficiente y que se necesitan más allá de los parches, que se han ido haciendo durante los últimos años. Una mejora a través de otras alternativas que las que existen, como las que se han puesto recientemente en pasos similares, dígame Sarriguren u otras zonas, u otras localidades, Olloki, por ejemplo también, donde se han puesto pasos elevados que, como digo, mejoran y garantizan la seguridad y el tránsito de las personas. Yo creo que ahí hay posibilidades, más alternativas y aquí lo que tiene que hacer el Gobierno de Navarra, como digo, es hacer un estudio, una valoración y un proyecto que no existe, para mejorar ese paso alternativo que ya existe en la actualidad.

Con respecto al punto 1, por lo tanto, sí que vamos a votar a favor. También lo vamos a hacer a favor del punto 2. Pero vuelvo a recordar, creo que es conveniente, las palabras del señor Araiz, que, como digo tanto criticaba a este Parlamentario, que decía que no es foro, no es momento, ni lugar. Yo creo que es momento, evidentemente siempre es momento cuando se habla de inversión en seguridad en carreteras. Es lugar, es este, el Parlamento, la casa de la democracia, la casa donde evidentemente los grupos parlamentarios debemos y tenemos que presentar las diferentes propuestas que vienen. Muchas de ellas de la mano de los ciudadanos en general o de las diferentes localidades. Y, evidentemente, es el lugar donde hacer lo propio, presentar estas mociones.

Votaremos a favor y lo que, como digo, lo he dicho al principio, le doy la enhorabuena por conciliar el apoyo de todos los grupos y espero que siempre que Navarra Suma presente mociones encaminadas a mejorar tanto la seguridad de las carreteras, como las garantías de conexión de personas y transportes, contemos con el voto favorable de quien hoy, parece ser, que votará o, por lo menos, se abstendrá, entendemos que tendrá una postura favorable, hagan lo propio, como digo, con las que presentan Navarra Suma, en este caso. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor García. Es el turno del señor Aguirre, del Grupo Parlamentario PSN. Cuando usted quiera, diez minutos.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Muchas gracias, señora Presidenta, la verdad es que mi intención era ser breve, y creo que lo voy a conseguir. Mi intervención, esa sí que es verdad que la traía de antemano, era no hacer referencias al señor García, pero es que las pone a bote para la escuadra. Los que somos futboleros, del bote a la escuadra va a ir, porque dice, trasladando ese mensaje de que estamos echados en manos de Bildu, dice, «Es que va usted, señora Aznal, a conseguir lo que Navarra Suma no ha conseguido».

Y yo como sabía que esto iba a ser así, ayer fui al diario de sesiones. Moción presentada por el señor García, con respecto a la carretera Navarra 6900, Fitero. 16 de marzo de 2021, hace escasas fechas. Tres puntos tenía su moción, y dos que hacían referencia al proyecto de carretera que se incluyese el puente, y el tercero hacía referencia a que se dotase una partida presupuestaria en este año para hacer esa carretera.

Resultado de la votación. Punto 1, votos a favor 13, votos en contra ninguno, por unanimidad de los asistentes. Punto 2, votos a favor, 13, en contra ninguno. Y punto tercero, que hacía referencia al presupuesto, votos a favor, 6, votos en contra, 7. Precisamente es la postura que el Partido Socialista va a mantener con esta moción y por eso ya le digo, señora Aznal, que vamos a pedir la votación por puntos. Porque vamos a ser coherentes con lo que estamos haciendo. Es decir, en aquella moción que presentó el señor García nosotros apoyamos que se hiciese el proyecto y se hiciese el desarrollo de cuantos estudios hiciesen falta para hacer esa obra, y nos opusimos a la cuestión presupuestaria. En esta ocasión va a ser lo mismo.

Decía en la sesión anterior, en la comparecencia del señor Consejero, que las carreteras están teniendo infinidad de recorrido en esta Comisión. Esto demuestra la situación en la que se encuentra la red viaria, porque todas las semanas podemos traer todos a este Parlamento iniciativas en esta línea. Hoy, ya he dicho, el 16 de marzo hablamos de la carretera de Fitero, hoy hablamos de esta de Arre, la semana que viene hablaremos de Azagra y así sucesivamente.

Porque la situación de la red viaria es nefasta. Está caótica por la dejadez de muchas décadas, como decía la señora Aznal. Es verdad y hay que reconocer que las fotos son esclarecedoras, pero es verdad también que el departamento ha estado haciendo actuaciones en este paso y aun así, creo que las imágenes, como digo, muestran a las claras la situación en la que se encuentra este paso subterráneo.

La exposición de motivos también lo refleja, es clara de la situación en la que se encuentran. Sí que llama muchísimo la atención que es verdad que cómo tienen que sentirse los peatones, cuando usted dice que prefieren, antes que pasar por debajo del paso subterráneo, utilizar el arcén de la carretera para cruzar. Por lo tanto, evidentemente esas situaciones hay que trabajarlas, hay que estudiarlas y hay que avanzar en esa línea.

Como digo, vamos a apoyar el primer punto, el segundo no lo vamos a hacer por una cuestión también que hemos marcado en alguna otra cuestión, y que el señor García también ponía en boca del señor Araiz, que nosotros consideramos que es verdad que ante la situación que tenemos en las carreteras hay que actuar, pero que en la priorización de estas obras a la hora de las inversiones, de los presupuestos, etcétera, deben depender del departamento y de los análisis y estudios que ellos mismos realicen y que hagan en ese planteamiento. Y llegados a este punto, en el momento en el que nos encontramos, aprobar eso sería, bajo nuestro punto de vista, un problema en cuanto otras vías que se encuentran, también en estudio o en proyecto, a la hora de ejecutarse.

Por lo tanto, y ya para terminar, el Partido Socialista reconoce que es necesario afrontar la situación de la red viaria de nuestra Comunidad, como se está haciendo, y poner en valor la actuación del departamento, que está llevando a cabo arreglos de carreteras, de puentes, etcétera. Al señor García se le ha olvidado, en su letanía, decir que solo se aprueban iniciativas partidistas, donde gobierna el PSOE o donde gobierna Geroa o donde gobierna EH Bildu.

Y yo quiero recordar que ante esos discursos que suele hacer la derecha, el Gobierno de Navarra no está siendo esa su forma de actuar, no como hacía UPN en su momento, sino que se han aprobado últimamente iniciativas para arreglar, por ejemplo, los puentes del río en Tudela,

donde evidentemente no gobierna más que Navarra Suma, o actuaciones también en ayuntamientos como el de Pamplona, donde también gobierna Navarra Suma.

Por tanto, queda mucho por hacer. El Gobierno Navarra va dando pasos, se avanza. Seguramente no tan rápido como a nosotros nos gustaría, a los que estamos aquí y mucho menos como les gustaría a los ciudadanos que se ven afectados por estas situaciones, pero, como digo, se va avanzando y en eso los socialistas estamos contentos. Señora Aznal, como le digo, aprobaremos el primer punto y nos negaremos al segundo.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Aguirre. Es el turno del Grupo Parlamentario Geroa Bai, señor Azcona. Cuando quiera, diez minutos.

SR. AZCONA MOLINET: Gracias, Presidenta, y voy a empezar también diciendo la posición que también hemos adelantado, al grupo que propone la moción y apoyaremos también el punto número 1. No lo haremos con el segundo, también siguiendo la misma dinámica que hacemos con las que hacen otros grupos parlamentarios.

Cierto es que las necesidades de inversión en carreteras nos darían para una comisión diaria, a golpe de moción a traer a este Parlamento, y a tener que discutir siempre en los mismos términos. Evidentemente, agradecemos también que se nos ilustre de forma visual, la situación que se propone en esta moción entre Arre y Villava-Atarrabia en ese paso subterráneo. Compartimos también las necesidades y también vemos que es manifiestamente mejorable ese paso en medidas de seguridad y de accesibilidad del mismo.

También como Geroa Bai nos interesa saber y conocer estas situaciones porque, como digo, solo del Plan de carreteras, evidentemente este tipo de actuaciones no están todas contempladas. Hay más de doscientas ejecuciones pendientes. Por tanto, como digo, a golpe de moción, estaríamos constantemente discutiendo las diferentes actuaciones. Digo que, como Geroa Bai, nos interesa y agradecemos la información, como lo hacemos cuando nos traen de otros grupos parlamentarios situaciones concretas de otros municipios. También nos hace visibilizar las demandas que vienen desde los distintos lugares.

Así hemos ido negociando como grupo parlamentario, actuaciones en el Departamento de Cohesión Territorial dentro de los presupuestos. También por ejemplo, por recordar de la comarca que es donde estamos hablando, en la reciente, en la PA-30, en Ugarte. También actuaciones a través del grupo municipal de Villava-Atarrabia, dentro del propio municipio, en actuaciones en el puente de la localidad u otras en Sarriguren. Es decir, que recogemos el guante y lo trasladamos al departamento cuando toca negociar las partidas presupuestarias, para que se puedan ejecutar. Como digo, compartimos la necesidad. Por eso vamos a apoyar el punto número 1 de esa realización del proyecto para que esté en ese cajón de salida. Lo primero que se necesita es tener esa información para poder luego valorar su inclusión en las partidas presupuestarias.

No comparto la reflexión o el argumento de Navarra Suma a la hora de decir que tomamos diferentes decisiones. Evidentemente, tratamos cada moción en su conjunto, de forma separada. La diferencia con Navarra Suma es que Navarra Suma nos trae aquí un buen número de mociones siempre, si me permiten la expresión, pidiendo aportaciones económicas y nunca

negociando con el resto de grupos parlamentarios las diferentes actuaciones que hay que realizar. Cosa que, en este caso, con EH Bildu, no ha pasado.

Se ha recordado en el punto anterior cómo llegamos a un acuerdo que en sí lo que busca la Mesa de Carreteras es dar respuesta a las diferentes demandas, al conjunto de las inversiones que se necesitan en la red de carreteras y ese acuerdo supone mojarse en cómo hay que buscar la financiación para acometer las diferentes necesidades. Y eso es lo que hemos hecho el resto de grupos parlamentarios. Navarra Suma lo que está haciendo con las carreteras, en este caso, también con otros temas, pero en las carreteras, es traer constantemente a golpe de moción de peticiones de más inversión, sin mojarse en cómo hay que financiarlas.

Por lo tanto, hay una diferencia sustancial en las posiciones de los diferentes grupos y así también nosotros lo entendemos y lo tratamos. Como decía, y termino, apoyaremos el punto uno, a favor de avanzar en ese proyecto, que ponga también cifras a esta actuación. Y también recogeremos esta necesidad para la negociación cuando lleguen los términos económicos hacia una negociación en su conjunto.

Debemos recordar que todas las actuaciones pendientes, si las fuéramos apoyando en las diferentes mociones, nos juntaríamos con una inversión necesaria que rondaría los 1.000 millones de euros. Si a eso sumamos lo que nos plantea nuevamente Navarra Suma, con otros 1.000 millones para una autovía, nos juntaríamos aquí, a golpe de moción aprobada con 2.000 millones de euros de necesidades presupuestarias. Evidentemente, desde el punto de vista de la gestión y de la responsabilidad política es inasumible. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Terminamos con la intervención del Grupo Parlamentario Podemos, señora Aznárez. Cuando quiera, dispone de diez minutos.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Muchas gracias de nuevo, señora Presidenta, y gracias, señora Aznal, por la propuesta que nos hace con esta moción, porque yo creo que en lo que usted nos solicita, también se puede sumar a más pasadizos, porque yo creo que es una constante y se repiten esas características, en muchos de los pasos que tenemos por todo el territorio: el tema de las filtraciones continuas de agua, la escasa iluminación que presentan muchos de los pasadizos, esos pavimentos resbaladizos que son más acuciantes con las filtraciones de agua, esas estrecheces de paso. Además, unido a lo que usted también recoge y que muchas veces en los planes que se hacen son como puntos negros, en lo urbano y también en lo rural o lo que es supramunicipal y, en este caso, los pasadizos, ese sentimiento de inseguridad, que sobre todo tenemos las mujeres y niñas, las jóvenes, las personas también mayores, porque es escaso el planteo que se hace de iluminación y eso lo que conlleva es un sentimiento, una percepción de inseguridad. Y este pasadizo que usted, además, nos lo han traído con imágenes, que yo creo que explican mucho mejor la situación. Es también una constante, como decía, en diferentes pasadizos.

Por lo tanto, lo que nos pide usted de hacer de una vez por todas esa solución definitiva y no parchear como se ha hecho en diferentes actuaciones en este pasadizo, estamos de acuerdo en que hay que darle una solución definitiva. Por eso, los dos puntos que usted nos plantea, el primer punto lo vamos a votar a favor para que se diseñe y ejecute ese proyecto, para darle esa solución definitiva.

Y en el punto 2 le planteo como Podemos Ahal Dugu, lo siguiente, señora Aznal: no sabemos cuánto va a ser la estimación de la inversión y unido a lo que le digo, que hay diferentes pasadizos que necesitan de una actuación, ¿cómo ve usted que para los próximos Presupuestos Generales de Navarra se plantee una actuación para todos los pasadizos, que se revisen, se inspeccionen y se den soluciones al conjunto de los pasadizos? Que se haga un plan de actuación para todos ellos. Se lo dejo en sus manos porque es una propuesta suya, pero creo que estaría bien. Revisar los diferentes pasadizos que tenemos en todo el territorio y hacer un plan en conjunto para poder adecuarlos y subsanar así todas las deficiencias que la moción recoge en su texto de exposición. Además, algo fundamental, no podemos permitirnos en pleno siglo XXI, en el 2021, que las personas tengamos miedo, percibamos como inseguros, tengamos ese sentimiento de miedo en pasadizos que no tienen más que hacer de conexión entre una población, un concejo, en este caso Arre y una población, en este caso Atarrabia-Villava.

Por lo tanto, según el segundo punto de la moción, vamos a votar en contra, pero por eso, porque vemos más necesario, más oportuno o más pertinente, como quiera usted recogerlo, quizás hacer todo un plan de actuación conjunto y poderlo presentar a los Presupuestos Generales de Navarra y que, como digo, se lo dejo a usted, porque usted ha sido la que ha propuesto esta moción.

Quiero agradecer nuevamente la presentación de esta moción porque muchas veces nos olvidamos, nos despreocupamos de espacios tan inseguros como son los pasadizos, que recorren todo nuestro territorio. Horrela ba, lehenengo puntuari bai esango diogu, eta bigarren puntuari ez, ezezko bozka, emango diogu. Eskertzen dizugu, berriz ere, Aznal Sagasti andrea, aukera hau emateagatik, mila esker.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señora Aznárez. Es el turno de réplica. Señora Aznal, dispone usted de quince minutos.

SRA. AZNAL SAGASTI: Eskerrik asko, lehendakari anderea. En primer lugar, quiero agradecer a todos los grupos las valoraciones, que han hecho y los comentarios al respecto de nuestra propuesta. Sobre todo, quiero agradecer que vayan a apoyar en mayor o menor medida esta moción. Sí que al respecto de lo que comentaba el señor García, probablemente no sea traer aquí una moción la mejor forma de solucionar los problemas, lo puedo entender.

Pero también tiene razón el señor García, cuando dice que claro que hay navarras y navarros que necesitan soluciones ya, que no pueden demorarse más en el tiempo. Entonces, si estamos todos y todas perfectamente de acuerdo en que las necesidades en infraestructuras terrestres en nuestra Comunidad son enormes, las dotaciones presupuestarias van a ser ingentes también, pero creo que hay actuaciones que son necesarias, hay actuaciones que son urgentes y hay actuaciones que son acuciantes.

En este caso concreto, creo que ya podríamos calificar, esta actuación a realizar ya, de acuciante porque son muchos años, como digo, los que llevan las personas soportando ese nivel de inseguridad, ese miedo, ese peligro continuo y constante.

Claro, sí, me parece muy bien que salga adelante el que el Gobierno de Navarra diseñe y ejecute un proyecto porque, por lo menos, habrá un proyecto encima de la mesa. Pero claro, eludir o

no apoyar el tema de la dotación económica, viene a ser como que todos vemos la necesidad, todos hemos visto las imágenes, todos somos conscientes de la situación, pero no nos mojamos, no nos comprometemos económicamente. Esto es necesario para solucionar este problema.

En este caso concreto de esta moción y de este paso subterráneo, hablamos en primer lugar de la seguridad vial, ya decía el señor García que esto está justo al lado de la Nacional 121-A, por la cual transitan 11.000 vehículos cada día, 3.000 de los cuales vienen a ser camiones y hay un componente muy importante de hacer frente a la despoblación. Porque cuántas veces se nos llena la boca aquí hablando de luchar contra la despoblación. Este es un caso clarísimo de vertebrar el territorio, de no dejar de lado a concejos de pocos habitantes, que podrían tener una vida mucho más fácil y más sencilla y se les facilitará el tránsito hacia ese núcleo más poblado, como es en este caso, Atrarrabia.

Hablamos de sostenibilidad, porque el mejorar este camino hacia Atrarrabia incidiría directamente, en una reducción notable del uso del vehículo privado. No sé si lo he dicho antes, pero por este concejo, por Arre, aunque hay Villavesa, hay veces que la frecuencia de paso de las Villavesas es superior a dos horas. Entonces la gente, al final, ¿qué hace? Tira de vehículo privado, colapsamos, contaminamos, todo lo contrario, a lo que siempre estamos diciendo aquí, y que se pretende en cuanto a objetivos medioambientales.

Le agradezco mucho, señora Aznárez, lo que me comenta de una propuesta general para el tema de los pasos subterráneos o pasadizos, pero cualquier paso subterráneo a una vía, a una carretera, en nuestra opinión es que no vale adoptar medidas parche o lavados de cara, siempre que exista una posibilidad, habría que suprimirlos, no adecentarlos periódicamente. Porque es lo que he comentado antes, se ponen luminarias que se funden, que se rompen. Se pinta y luego se deteriora. El desbroce tiene que ser continuamente, es necesario un trabajo periódico de desbroce. Entonces, es mejor encontrar una solución definitiva que pase por no utilizar este tipo de pasos, que creo que a nadie, a ninguno de los grupos que estamos aquí, nos gustan. En cualquier caso, como digo, agradezco el apoyo unánime, al primer punto de la moción.

Y sí que me voy con un poco de pena de que en cuanto al compromiso económico, no se vea claramente la unanimidad, pero seguramente habrá muchas más opciones para hablar a este respecto. Así que, una vez más, eskerrik asko y eso es todo por mi parte.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Señora Aznal, ¿acepta la votación por puntos?

SRA. AZNAL SAGASTI: Sí, claro.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Vamos a proceder a la votación por puntos. Al primer punto. ¿Votos a favor? (PAUSA). 14 votos a favor.

Segundo punto. ¿Votos a favor? (PAUSA). 8 votos a favor. ¿Votos en contra? (PAUSA). 5, 6. Se aprueban los dos puntos de la moción. Damos por finalizada la Comisión, muchas gracias.

(Se levanta la sesión a las 11 horas y 10 minutos).