



DIARIO DE SESIONES  
DEL  
**PARLAMENTO DE NAVARRA**

---

X Legislatura

Pamplona, 12 de abril de 2022

NÚM. 39

---

**COMISIÓN DE COHESIÓN TERRITORIAL**

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

**SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 12 DE ABRIL DE 2022**

**ORDEN DEL DÍA**

— Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a dar cumplimiento a la Orden Circular 1/2021, sobre recomendaciones para el diseño de carreteras 2+1 y carriles adicionales de adelantamiento, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en su Apartado 2.4, presentada por la Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> Isabel Olave Ballarena.

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

(Comienza la sesión a las 15 horas y 16 minutos).

**Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a dar cumplimiento a la Orden Circular 1/2021, sobre recomendaciones para el diseño de carreteras 2+1 y carriles adicionales de adelantamiento, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en su Apartado 2.4, presentada por la Ilma. Sra. D.ª Isabel Olave Ballarena.**

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Señores y señoras Parlamentarias, vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Cohesión Territorial. En este caso, será para realizar el debate y la votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a dar cumplimiento de la Orden Circular 1/2021, sobre recomendaciones para el diseño de carreteras 2+1 y carriles adicionales de adelantamiento, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en su Apartado 2.4, presentado por la señora Isabel Olave Ballarena. Le dejamos la palabra a usted por quince minutos.

SRA. OLAVE BALLARENA: Muchas gracias, Presidenta. Buenas tardes. Agradezco la oportunidad de intervenir en esta Comisión. No es la primera vez, pero sí es por el mismo motivo: la Nacional-121-A. En otras ocasiones les he aportado datos exhaustivos acerca de esta carretera, de los que ustedes también disponen y que ya conocen. Por eso no voy a redundar en todas esas cifras de densidad de tráfico, datos de empresas de logística y transporte, de autónomos transportistas, hostelería, gasolineras, el éxodo laboral diario o los desplazamientos para alcanzar los servicios que necesita la población de la zona norte. Todo ello justificaría cada una de las iniciativas que hemos presentado y que ustedes vienen rechazando sistemáticamente.

Tampoco insistiré en las peticiones públicas de expertos en la materia para que los partidos de Gobierno consideren ampliar el trazado del 2+1 a un 2+2, porque no han servido de nada.

Ustedes ya saben que la carretera de la que hablamos tiene una densidad de tráfico de autovía. Lo saben hace mucho. En 2019 y 2020 el Gobierno de Navarra, ustedes, tenía ya los datos sobre la mesa. No hay otra carretera en Navarra que tenga semejante volumen de tráfico, ni semejantes índices de siniestralidad, los más altos de Navarra.

Por lo tanto, las previsiones de esta carretera indican que una vía de alta capacidad de trazado 2+2 sería lo conveniente. Las recomendaciones de la orden circular objeto de esta moción recogen cómo actuar para poder abordarlo en sucesivas fases. Es decir, dejando la puerta abierta.

Más allá de todas esas cifras y normas, el futuro de la Nacional-121-A es una decisión política. Asegurarse, como lo están haciendo, de que nunca pueda acometerse su ampliación en un carril más, de que nunca pueda ser transformada en un 2+2, también es una decisión política.

Hasta hoy todos ustedes se mantienen en negarle a Navarra la vía segura y de alta capacidad que la incorpore a Europa y que marque el trazo de cohesión que parece que no le conviene a este Gobierno. Tendrán que justificar su decisión política, si votan en contra de esta moción, tendrán que responder de su voluntad de condenar la ampliación futura de esta carretera y por despreciar intencionadamente las recomendaciones que recoge la Orden Circular 1/2021 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el MITMA.

La Orden Circular 1/2021, recomendaciones para el diseño de carreteras 2+1 y carriles adicionales de adelantamiento, de marzo de 2021, es la primera norma elaborada ex profeso para proyectar las carreteras 2+1, que es lo que este Gobierno dice que está haciendo en la Nacional-121-A, es a esta normativa a la que esta moción pide que se le dé cumplimiento. A toda ella, pero especialmente hoy a su punto 2.4, que solo pueden ignorar si su voluntad es condenar la ampliación futura de esta carretera.

Supongo que van a responderme con un argumento común, el de que la orden circular recoge recomendaciones y no obligaciones. Por favor, no caigan en eso. Sería una barbaridad del mismo orden que la respuesta del Consejero Ciriza a la pregunta oral que le hice en Pleno hace un mes escaso sobre esta cuestión.

No se puede decidir, insisto, decidir no seguir la única y primera norma específica sobre carreteras 2+1, porque solo recomienda o porque llega un mes tarde, que es lo que también van a decir. Sería tramposo. Sean claros y digan que si no se hace es porque quieren esta vía sin posibilidades de mejora.

El Consejero Ciriza, en la gloriosa respuesta que me dio en Pleno, les informó a todos de que incluso un miembro del Departamento de Cohesión Territorial participó de la redacción de una parte de esta normativa. No puedo creer que admitan ustedes que un experto del Departamento de Cohesión Territorial de este Gobierno participe de una norma, de una orden circular con recomendaciones de carácter normativo que se aplicarán en toda España para garantizar la seguridad y la eficiencia de las vías 2+1, y que esa norma, en la que participa personal del departamento, se desatienda en Navarra, porque es una recomendación y porque se publica un mes más tarde. No, lo hacen para impedir que la Nacional-121-A se amplíe en el futuro.

Eso sí es cuestionar el trabajo de los técnicos del departamento. No se me ocurre una manera para desacreditarlo más. Mientras, el Consejero intenta enfrentarnos con ellos por cuestionar sus decisiones políticas, las del Gobierno, señorías del PSN y de Geroa Bai. Señorías de Geroa Bai, es su apoyo a esta moción el que la posibilitaría. Me encantaría que Podemos y que Izquierda-Ezkerra la apoyara, pero sería un apoyo lleno de épica. Pero no saldría adelante solo con eso. Es su responsabilidad, señorías de Geroa Bai, que las recomendaciones que seguirán todas las infraestructuras 2+1 de España no se apliquen en Navarra. ¿O creen que a Navarra le basta con un 2+1 bloqueado a perpetuidad? Son capaces de permitir semejante disparate.

Miren, la orden circular es clara, punto 2.4: donde el crecimiento de la demanda justifica la implantación de carreteras de alta capacidad —y este es claramente el caso—, pero las disponibilidades económicas requieran programar por fases la actuación podrá considerarse la opción de la carretera 2+1, en cuyo caso, el tramo será proyectado de modo que resulte compatible con la futura ampliación en la sección 2+2.

Fases, —resumo un poco la redacción— proyectar la situación final de la infraestructura, elegir la calzada que servirá de soporte a la carretera 2+1, e inventariar las actuaciones necesarias para la conversión definitiva en sección 2+2, e incluirlas en el proyecto para disponer de ellas en el futuro.

Me gustará conocer qué justificación tienen para desatender estas recomendaciones y negarnos

la posibilidad de conseguir en el futuro, ni siquiera hoy y ahora, en el futuro, los máximos niveles de seguridad para la 121-A. Me temo que no es otra que es que lo propone Navarra Suma.

Lo que les estamos proponiendo es que dejen abierta la posibilidad de que otro Gobierno, con las preocupaciones y los objetivos que necesita Navarra en la 121 A, tenga la posibilidad de ampliar esta vía, que quede redactado un proyecto que permita su ampliación posterior y que la actual obra se ejecute de forma que esto pueda hacerse. Sí, estamos a tiempo, pero solo de momento.

Les habrá sorprendido, supongo, que esta moción no determine en el plazo en el que debería abordarse en el caso de ser aprobada. No lo hace porque no es necesario. La propia evolución de la obra, la adjudicación de sucesivas redacciones de proyectos, sin la pieza clave del proyecto de ampliación en un carril más, están ahogando esta posibilidad, porque hará inasumible el sobre coste de su posterior ampliación.

Pero no se equivoquen, porque también pondrá en evidencia el gasto de su mediocre 2+1, lleno de carencias, e incapaz de mejorar la siniestralidad. Esta moción no necesita establecer plazos, porque el plazo es ahora, no hay mucho tiempo más. No pueden seguir gastando en redacciones de proyectos para cada tramo que no contempla una futura ampliación a 2+2. El plazo ya y esto empezaría a contar mañana. También van a argumentar daños medioambientales, estoy casi segura.

No caigan en la simpleza de pensar que a ustedes les importan más que a nosotros. El abandono de los pueblos por falta de comunicaciones y servicios, el abandono de la agricultura y la ganadería, provocan deterioro ambiental también, pero de un orden que parece preocuparles mucho menos que el de una infraestructura que permitirá solucionar en buena parte muchas de estas cuestiones y que abrirá nuevas oportunidades.

No me digan que cuando ustedes se desplazan a sus pueblos, los que todavía lo hagan y no se hayan venido a vivir a Pamplona, o que cuando salen ustedes de excursión por Navarra, descartan viajar por las autovías, por carreteras que superan en seguridad y capacidad a un 2+1, por el daño ambiental que han provocado, y las descartan de sus recorridos. Pues no, claro que no. Ustedes y sus pueblos, la industria navarra, el transporte, disfrutan justamente de los beneficios de esas vías, de la expresión de progreso que suponen, de la prosperidad que ofrecen a las zonas que atraviesan, de las oportunidades que se abren para esas zonas y de la seguridad de circular por ellas.

Espero también que hablen de los túneles. Me adelanto. Duplicarlos es una cuestión pendiente desde que Europa modificó la normativa de seguridad, años después de que se hicieran los actuales. Estaban pendientes cuando gobernaban ustedes, señorías del PSN, con UPN, pendientes en el Gobierno de Geroa Bai y Bildu, y ahora lo hacemos porque se agota el plazo.

En este momento confluyen dos obras, las dos obras para hacer en la Nacional-121-A que Navarra necesita. Invertiremos 176 millones de euros en siete kilómetros seguros, en medio de otros noventa que son una ratonera, y son en los que se mata a la gente, en esos noventa. Son los que se niegan a dejar abiertos a una futura ampliación. Va a ser irreparable. Donde decimos seguridad, decimos accidentes, decimos heridos, decimos víctimas, decimos muertos, y estamos

hablando de la vía con mayor siniestralidad de Navarra. Son ustedes los responsables de los defectos de sus decisiones, de las iniciativas que rechazan una y otra vez a lo largo de esta legislatura, sobre esa carretera de la que dependen muchos navarros y navarras y su seguridad.

Aunque si hoy esta moción no sale adelante, habrá otra. Van a tener la Nacional-121-A sobre la mesa hasta el final de esta legislatura. Hasta que no quede un solo kilómetro de posibilidades para que hagan lo que Navarra necesita, o para que otro Gobierno pueda hacerlo.

Ustedes saben que no hay más que dos opciones para que la Nacional-121-A sea segura: una, un trazado 2+2 en el que quepamos todos y que podamos ir preparando desde hoy mismo con esta moción; dos, echar de esta carretera al sector del transporte, pegarle otra puñalada más a este sector y a los servicios que se mueven a su alrededor. Díganselo ya entonces, díganles que les van a echar. Sean valientes y aclaren qué van a hacer con esta ratonera del 2+1. Nuestra apuesta es clara. Hoy dejarán clara la suya, porque si votan en contra de esta moción habrán elegido la segunda opción. Echar a alguien de esta carretera, cercar el norte de Navarra y negarle la mejor puerta a Europa. Todo esto con una norma recién salida del horno para un proyecto como este. Es todo, gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señora Olave. Realizada la propuesta por el grupo parlamentario proponente, vamos a realizar los posicionamientos de los distintos grupos parlamentarios. ¿En el turno a favor? ¿En el turno en contra? Continuaremos entonces con la intervención del grupo parlamentario socialista. Señor Aguirre, dispone de diez minutos.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señorías. Voy a tratar de intervenir lo más tranquilamente posible, porque estoy cansado ya de escuchar a la señora Olave que el Consejero o que el Gobierno de Navarra va a convertir la Nacional-121-A en una ratonera. Eso es tan grave como responsabilizar al Gobierno de Navarra de los fallecidos o de los heridos que puedan producirse en esa carretera. Es de tal desfachatez, señora Olave, que ustedes en su programa electoral llevaban contemplado la vía 2+1.

Lo que no termino de entenderle, y lo que no termino de escucharle nunca, es explicarnos a esta Cámara, y no a esta Cámara, sino a la ciudadanía en general, a la ciudadanía en la calle, cuál ha sido el verdadero motivo por el que ustedes han pasado de pedir una 2+1, que también sería una ratonera, en sus justas explicaciones, en su justa descripción, porque ha pasado de ser esa vía 2+1, la solución ha sido un 2+2. Tal vez sea la desfachatez que usted tiene para no asumir que se ha quedado en la oposición, que se han quedado siendo irrelevantes en esta Cámara, en este tema de las carreteras y, por lo tanto, que no dicen ustedes la verdad.

Cuando el Gobierno de Navarra decidió que la vía Nacional-121-A fuese una vía 2+1, ustedes fue cuando empezaron a pedir que fuese una vía 2+2, porque usted argumenta que tiene que ser una vía 2+2, por la densidad del tráfico de la autovía. Cuando ustedes gobernaban ¿no tenía densidad de tráfico esta autovía? Ustedes dicen que tiene que ser una vía 2+2, porque es la vía con más siniestralidad de nuestra red de carreteras. ¿No lo era cuando ustedes gobernaban y cuando ustedes planteaban que tenía que ser una vía 2+1? ¿No lo era, señora Olave? No, no lo era. No, no lo era.

Bien, señora Olave, usted sabe perfectamente lo que está haciendo con estas mociones que usted trae a esta Cámara, con la Nacional-121-A. Sigue insistiendo en una batalla que usted misma ha reconocido que parlamentariamente hablando tiene perdida, y que, moción tras moción, pregunta tras pregunta, los diferentes grupos nos posicionamos normalmente en la misma posición que venimos haciendo desde hace tiempo.

Pero yo entiendo que esto usted lo utiliza como una campaña. No sé si personal, no sé si de su grupo, pensando en la campaña electoral del 2023, porque si no, ¿a qué viene que usted solo hable de esta carretera y no lo haga del resto de carreteras de Navarra? Usted, personalmente. El resto de vías de la red de carreteras de Navarra las gestiona, las lleva, las defiende el señor García, pero la Nacional-121-A no. Lo defiende usted, señora Olave. No sé si es porque tienen diferencias o porque usted está en una campaña, como digo, para la campaña de 2023.

Mire, hace usted referencia a la Orden Circular 1/2021. Usted dice hoy que lo que pide es que se lleve a cabo, que se cumpla la orden circular y, especialmente, ha venido a insistir, ha venido a destacar hoy el punto 2.4. Pero yo leo su propuesta de resolución y dice que inste al Gobierno de Navarra a dar cumplimiento a la orden circular, con el título que tiene, en su apartado 2.4. Nada dice de, «especialmente, en su apartado 2.4». No, que se dé cumplimiento a la Orden Circular 1/2021, en su apartado 2.4, única y exclusivamente en ese apartado. Es lo que dice su petición, señora Olave. Usted sabe perfectamente a qué se refiere ese punto 2.4, a aquellas carreteras que tengan como primera fase de actuación el 2+1, para terminar luego en un 2+2.

Por lo tanto, usted ha cogido ese punto 2.4, porque para su discurso le viene perfectamente. Se ha dejado usted, espero que involuntariamente, todo lo que hace referencia a lo que podríamos llamar el preámbulo de la Orden Circular 1/2021, esa que dice, en el segundo párrafo, el segundo párrafo dice: «Existen hoy en día alternativas técnicas suficientemente contrastadas que pueden constituir una respuesta intermedia que no conlleve necesariamente la construcción de una carretera de alta capacidad. Se trata de un nuevo tipo de vía que ha venido consolidando su denominación internacional como carretera 2+1, poniendo en valor la expansión de este tipo de vías en países europeos o del resto del mundo». Países europeos como Suecia, Finlandia, Alemania o Francia, o países del resto del mundo, como Estados Unidos, Canadá o Australia.

Hacia el final del preámbulo aparece un texto también que dice: «Resultará una opción de diseño especialmente adecuada para aquellas carreteras convencionales preexistentes en las que existe una cantidad significativa de tráfico lento y donde existan importantes limitaciones para la visibilidad de adelantamiento. Además, el desarrollo de este tipo de carretera permitirá mejorar corredores en los que, por tráfico o por problemas medioambientales no sería viable el desarrollo de una vía de alta capacidad». Por tanto, debemos contemplar que la decisión adoptada por el departamento y por los grupos que trabajamos en la Mesa de Carreteras es más que acertada.

Ya le dijo a usted el señor Consejero, como bien ha relatado, en un pasado Pleno, le respondió a su propuesta, a su petición que hace hoy. Lo voy a resumir, porque creo que es importante recordar aquello. Dijo que la obra en circular, evidentemente, es posterior al comienzo de las obras de conversión de la vía. Por lo tanto, difícil es que se pudiesen tener en cuenta las recomendaciones en un momento en el que no existían. Que, como usted bien ha reconocido, los documentos técnicos en los que se ha basado el Estado para confeccionar esta orden circular

son elaborados por personal del propio Departamento de Cohesión Territorial, que han colaborado también en la redacción. Que, como bien usted ha dicho, y eso también tenemos que tenerlo en cuenta, no son obligaciones, sino que son orientaciones para ir avanzando en este tipo de vías.

Creo que también tenemos que poner encima de la mesa —y con esto quiero ir finalizando— varias cuestiones que para nosotros son relevantes. La primera, ya lo hemos establecido anteriormente, el punto 2.4 de la orden circular se refiere a tramos de nuevo trazado, mientras que el proyecto del Ejecutivo Foral se llama conversión de la carretera Nacional-121-A en una vía 2+1. Es decir, que lo que se hace es adaptar el trazado de una carretera existente. Por lo tanto, no se están creando carreteras nuevas, y por eso le decía que es una utilización interesada de la Nacional-121-A. En segundo lugar, esta moción se debate, y prácticamente se registró cuando se pueden dar prácticamente por concluidas las obras del tramo 1 con la instalación completada de la barrera, con las obras del tramo 2 muy avanzadas y con las obras del tramo 4 ya en marcha. Por otro lado, lo que ustedes hacen siempre, aunque usted ha querido hoy desvincularse de esa estrategia, cuestionar los informes del propio Gobierno de Navarra.

Por último, lo relativo al futuro de esta vía y la idoneidad, más si cabe, de la decisión que se adoptó es lo que nosotros consideramos que fue más que considerable, más que idónea la decisión, porque las previsiones de tráfico que se manejan para 2040 es que vaya reduciéndose el volumen de tráfico. Las previsiones que se establecen, que no se va a producir un crecimiento de tráfico en la vía, indican que la cifra que hoy tenemos va a ir viéndose reducida y va a ir siendo inferior.

Por lo tanto, creemos que el volumen de tráfico tampoco es un condicionante para lo que usted plantea. Ya para concluir, yo le trasladaría también una pregunta. ¿Se imaginan ustedes que estarían diciendo si el Gobierno de España, antes de decidir aquí que hubiésemos hecho un 2+1, lo hubiesen insinuado y posteriormente se hubiese adoptado esta opción en nuestra comunidad? Estarían diciendo que hacemos seguidismo del Gobierno de Pedro Sánchez y que este Gobierno de Navarra ni hace nada ni tiene ideas.

Esperamos, seguro, que va a haber nuevas mociones, y lo tenemos claro, y habrá nuevas sesiones en este Parlamento para hablar de la 121-A. Ya es rizar el rizo, cuando ustedes trasladan la incapacidad que ustedes hicieron, que ustedes tuvieron para el desdoble de los túneles, achacan a que el Partido Socialista gobernó con ustedes un año. ¿Cuántos años tuvieron para hacer todas estas obras? Ya no hablo de los túneles. Debería darse usted una vuelta para ver cómo dejaron ustedes cuando salieron del Gobierno la red de carreteras de nuestra Comunidad, de todas las carreteras de nuestra comunidad, no solo de la Nacional-121-A. Ustedes achacan a que el Partido Socialista gobernó con ustedes, no sé si llegó a un año, once meses. Esa es la excusa que ustedes tienen para decir que no hicieron nada con las carreteras, que no ejecutaron el Plan de Carreteras. Al señor García se lo hemos escuchado muchas veces. Buscan una excusa para tratar de disipar su incapacidad para hacer ese tipo de actuaciones, diciendo que el Partido Socialista gobernó con ustedes, once meses, hasta que decidieron echarnos del Gobierno, señora Olave. Luego fueron incapaces de llegar a ningún acuerdo con nadie para aprobar presupuestos, y no hicieron absolutamente nada. La red de carreteras de Navarra, la situación que tiene no viene de este Gobierno, no viene del Gobierno anterior. Seguramente no venga

tampoco del último Gobierno en el que ustedes estuvieron. Vendrá de Gobiernos anteriores que no hicieron lo que tenían que hacer con la red de carreteras de Navarra. Por lo tanto, no me gusta dar consejos, pero sí, como dice la orden circular, una orientación. Busque otras excusas para achacar al Partido Socialista responsabilidades que no tiene.

Yo, señora Olave —voy terminando, señora Presidenta—, no hay nada peor que creerse dueño y señor de una verdad absoluta, y que todos los males de esta Comunidad se han producido cuando dejaron ustedes el poder. Eso, aparte de que es vivir en una mentira, es apropiarse del poder como algo propio, suyo y que se lo hemos arrebatado. No, señora Olave, no es así. Con este asunto, quienes ostentamos el Gobierno de Navarra, o quienes ostentan el Gobierno Navarra, el Partido Socialista, ahora estamos tratando de resolver sus años de abandono y de dejadez. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Aguirre. Seguiremos con el turno de intervenciones. Es el momento del Grupo Parlamentario Geroa Bai. Señor Azcona, dispone de diez minutos.

SR. AZCONA MOLINET: Eskerrik asko. Gracias, Presidenta. La verdad es que para intentar entender el cambio de posición de Navarra Suma respecto a esta vía, he intentado buscar los posicionamientos que los últimos Gobiernos de UPN y, además, con responsabilidad en esta materia, fueron haciendo.

Me ha salido un informe bastante interesante respecto a esta vía, a la Nacional-121-A. Muchos de los antecedentes los hemos ido manejando también en esta misma legislatura, respecto a las características e información e historia de la vía. Es un informe del 24, lo he cogido de ahí, por intentar comparar, sé que han pasado unos años, y ahora intentaré actualizar todo esto. Pero este informe es del Consejero Zarraluqui, del 24 de marzo de 2015. Prácticamente un par de meses antes de dejar el Gobierno UPN. Ya hablaba en estos gráficos de que la evolución del tráfico se sostenía, había crecido mucho en los años anteriores. La accidentalidad se había ido rebajando con esta vía. Hablaba de las actuaciones en conservación. No lo voy a citar, porque el informe es público, en conservación y mantenimiento que se habían hecho en los últimos años. Hablaba de qué responsabilidad tenía la vía respecto al número de accidentes, la velocidad u otros factores. Bueno, está ahí. Pero lo interesante de este informe, que fue presentado el 24 de marzo de 2015, en los últimos momentos de ese Gobierno de UPN, hablaba de propuestas de futuro. Evidentemente, en esas propuestas de futuro había una parte importante, que es la financiación, el cómo se iban a financiar los millones de euros que se necesitaban para el cumplimiento y adecuación de la vía, a la mejora de la vía.

La primera propuesta de futuro que se planteaba era que deben alternarse el 2+1. Hablaba, primera propuesta, el 2+1. Debe alternarse a un lado u otro en subida y en bajada, con una longitud de las vías de 0,3 a 1,5 kilómetros. La separación de los carriles de sentido contrario será de doble línea continua con capta faros. Esta era la propuesta que había por parte del señor Zarraluqui en ese momento, en el cual los datos de tráfico y de siniestralidad no eran mejores que los que hay ahora. Eso también hay que dejarlo claro.

La segunda propuesta que hacía en ese momento el señor Zarraluqui era la de modificar los tramos e intersecciones. No voy a citar en cuáles reseñaba esas mejoras. La siguiente era la de

establecer nuevos límites de velocidad, bajar la velocidad de la vía de 100 a 90 kilómetros por hora.

Como última propuesta, evidentemente, cada una de una cuantía diferente, estaban sin presupuestar en este momento, hablaba de señalización horizontal homogénea. Es decir, cambiar la señalización, mejorarla, para aumentar la seguridad de la vía.

Por tanto, 2+1, más nuevos límites de velocidad, más mejor señalización, más mejorar intersecciones. Siete años más tarde, este informe, concretamente, ahora hace siete años, lo que se ha venido haciendo durante estos años es precisamente implantar con algunas mejoras, incluso, sobre estas propuestas, ese itinerario que parecía lógico en esos momentos, cuando el señor Zarraluqui lo presentaba, y que creo que ha sido compartido, no solo en los programas electorales, sino en el discurso político de este Parlamento, en los últimos años. Teniendo en cuenta, además, el gran problema que tenemos, no se puede obviar con la necesidad de desdoblamiento de los túneles de Belate y Almandoz para cumplir la legislación europea, que eso también, como todos ustedes saben, viene de hace ya unos cuantos años.

El problema que tenía el señor Zarraluqui, el problema con el que se encuentra el Gobierno anterior, se encuentra este Gobierno, es cómo financiar todo esto. Porque claro, ya se ha dicho, se ha dicho recientemente que el desdoblamiento de los túneles va a ser, prácticamente, 177 millones de euros, y el resto de los cinco tramos que están planificados para llevar adelante las propuestas que el señor Zarraluqui planteaba aquí en marzo del 2015, son otros 90 millones de euros. Estamos hablando de 260 millones de euros que de alguna forma habrá que financiar. Ese es el gran problema que tenía el Gobierno anterior. Este, el anterior, el anterior, los de UPN y todos los que se han encontrado con esta situación.

El gran cambio, ha habido dos grandes cambios, dos grandes diferencias respecto a este tema en estos siete años. Uno, que se ha pasado en los últimos años de programar diferentes soluciones a ejecutarlas, ahí los presupuestos se han llevado adelante. Precisamente hoy, esta semana se hablaba de la finalización del primer tramo y la evolución en el segundo tramo de los cinco. La otra gran diferencia, evidentemente, que nos trae el debate político y esta moción es que UPN ha pasado de estar en el Gobierno a estar en la oposición y a tirar por elevación hacia sus propias soluciones razonables presentadas en este Parlamento.

Claro, he empezado el debate de esta moción pareciendo que íbamos a tener que revisar rápidamente la propuesta de resolución, porque parecía que íbamos a votar otra vez sobre la construcción de una autovía, más que otra cosa. Viendo específicamente lo que dice la orden circular, lo que hace referencia, que dice que se cumpla en el apartado 2.4, también leyendo lo que la señora Olave ha leído, también queda claro, entendemos que se está cumpliendo la orden circular, los nuevos trazados. Los nuevos trazados que se están construyendo, que tienen que ver con las variantes de Olave, Burutain y Ventas de Arraitz, son nuevos trazados que están cumpliendo la orden circular respecto a los 2+1. Esa es la primera cuestión. La segunda, el resto no son nuevos trazados, sino conversiones de carreteras ya existentes y adecuaciones de las mismas. Por tanto, también habría una interpretación en ese sentido.

La que nos parece más importante de todas son las previsiones. La segunda más importante, porque la primera es para hacer determinadas actuaciones, cómo se van a financiar, es una

cuestión importante que Navarra Suma tampoco le da solución. No voy a entrar en las consideraciones medioambientales, que también nos parecen importantes y que parece que habría que pasarlas por encima.

Pero, desde luego, hay un tema y un dato muy importante. Las previsiones de tráfico que existen sobre esta vía no dice a día de hoy que vayan a aumentar las necesidades de la vía, más bien todo lo contrario, por un cambio que seguramente nos venga en el modelo de movilidad y de transporte que ahora mismo está afectando a esta vía.

Por tanto, vamos a posicionarnos en contra. Señora Olave, puede venir muchas veces con mociones de este tipo. Desde luego, si quiere buscar complicidad en Geroa Bai, tanto aquí como en el ayuntamiento, ya se lo hemos dicho más de una vez, tendrá que trabajar las necesidades con nosotros, no venir aquí a imponer, a decir y hacer manifestaciones como que somos responsables. Somos responsables de la ejecución de lo que se previó en marzo de 2015 y que parecía lo razonable y lo que era factible de ejecutar a futuro sobre esta vía.

Como digo, los avances, las propuestas que se hacen en esta presentación de marzo de 2015, se basan en unos datos, el propio estudio lo dice, que en estos momentos no son peores que los que venían aquí. Por tanto, nuestra posición va a ser en contra.

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

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari andrea. Arratsalde on guztioi. Señora Olave, creo que usted ha ido modulando también su posición en torno a esta carretera, en la medida en que los hechos consumados y las obras han ido avanzando y, efectivamente, ha venido de defender el 2+1 en el programa electoral, a lo que se le ha ido achacando cada vez que ha presentado el tema, a defender un 2+2 en los inicios del debate, sobre la aprobación de proyectos, etcétera, a plantear en estos momentos, creo que ya ante la situación de hechos consumados, que por lo menos dejen la posibilidad de que el trazado que se vaya a establecer y los proyectos que se vayan a aprobar pudieran permitir en un futuro a un futuro Gobierno este desdoblamiento o este planteamiento de 2+2. Usted también ha tenido esa evolución, y yo le auguro, desde luego, que en la medida en que las cosas vayan adelante, usted nos ha dicho que aquí, que hasta el último minuto va a estar tratando de plantear. No dudo que plantee esto. Pero creo que cada vez le quedan menos opciones a la hora de evitar que la ejecución de este proyecto, que inicialmente fue un proyecto diseñado por Gobiernos de UPN, se lleve adelante.

Hoy estamos aquí recordando cosas, porque nos hemos molestado en analizar algunas cuestiones, yo he descubierto en la revista Rutas, en el número 173, de octubre a diciembre del 2017, un trabajo publicado por dos técnicos del departamento. También son técnicos, no son los que usted dice que defienden este proyecto, que critican este proyecto y que defienden la conversión de esta carretera en una 2+2. Estos técnicos publicaron un estudio de conversión de la carretera Nacional-121-A, Pamplona-Behobia en vía 2+1. Vienen a exponer aquí el contenido de un informe, de un trabajo que se realizó en el año 2014, con el servicio de Estudios y Proyectos de la Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Navarra, en colaboración, en cooperación con la ingeniería especializada en el estudio y control de tráfico, LEVER SA y con DH Ingeniería, que era una ingeniería especializada en trazados. Estudio que se denominaba,

*Estudio técnico de funcionamiento de la carretera de interés general Nacional-121-A, Pamplona-Behobia.* Estudio que consta de cuatro partes: primero, características geométricas y estructura vial; el segundo, estudio del tráfico: el tercer documento, análisis de diseño; el cuarto, integración del tráfico con otras vías de alta capacidad en Navarra.

No tengo tiempo para analizar cada uno de estos aspectos, pero que creo son muy interesantes, que son los antecedentes técnicos que han permitido la ejecución de este proyecto. Pero sí quiero decir que en el documento 4 había una conclusión, que usted ha dicho que queremos echar al transporte de la carretera 121 y no se sabe a dónde lo queremos mandar. Este estudio ya concluía que uno de los objetivos que la conversión de la Nacional-121 en una vía 2+1, planteaba que el 30 por ciento del tráfico pesado que discurre diariamente por la Nacional-121-A podría ser desviado a otras vías de alta capacidad como la A-15. Este es uno de los objetivos de esta construcción del 2+1. No lo olvidemos. No es un invento que nos hayamos hecho ahora para fastidiar al sector del transporte.

Pero decía más cosas, y hablaba de los criterios de diseño de las actuaciones propuestas y hablaba de la gran cantidad de documentación técnica que avalaba la virtualidad, la bondad frente, a la que usted ha dicho, ese mediocre 2+1. Este mediocre 2+1, habla, por ejemplo, de informes internacionales, pero habla de un informe de modificación de la carretera Nacional 121, valoración de la solución 2+1, emitido por la Fundación Agustín de Betancourt, Asociación de Investigación Técnica de las Carreteras, ligada a la Universidad Politécnica de Madrid, que defendía la viabilidad, la necesidad y la bondad de este tipo de carreteras 2+1.

Hacía referencia a las conclusiones del III Congreso Internacional sobre Autopistas y Carreteras, celebrado en Berlín, en junio del 2016, donde se excusó ese trabajo y, en alguna medida, se plantearon soluciones de Alemania, de Suecia, de Dinamarca. Hacía referencia a las jornadas técnicas de carreteras 2+1, un debate de una solución con futuro en Barcelona, 13 de junio del 2017, organizada por la Asociación Técnica de Carreteras. Hablaba de un documento que, como está en inglés, no lo voy a leer, porque mi inglés, desde luego, sería macarrónico por mi parte intentar leerlo. Pero bueno, es un documento que se titulaba: «Características de funcionamiento y evaluación económica de la carretera 2+1, asistidos en sus convergencias», que era de las carreteras neozelandesas. Es decir, hablaba de un montón de estudios, no solo de los que usted suele citar habitualmente, de los expertos que firman en el *Diario de Navarra* y de otros colegios profesionales, que son totalmente profesionales, valga la redundancia, pero que contrastan con un montón de estudios que hay internacionales. Por ejemplo, que confirmaban que se reducía considerablemente la ratio de accidentes y se ponía ejemplo en este trabajo. En Alemania un 36 por ciento; entre un 22 y un 46 por ciento en Finlandia; una reducción del 55 por ciento de los accidentes graves en Suecia. Daba las ventajas económicas, medioambientales.

Decía, finalmente, que se trata de una vía con una tipología propia, que no es el primer paso para una autovía de una autopista. Digamos, estoy hablando de trabajos y de estudios del año 2014, 2015. Sin embargo, efectivamente, usted nos ha venido hoy con unas recomendaciones aprobadas por esta Orden Circular 1/2021, en la que ya se le ha leído, no es el preámbulo, señor Aguirre, es la parte introductoria que firma el propio director general de Carreteras del Gobierno de Madrid, en el que, efectivamente, nos dice que para qué son adecuadas estas carreteras y,

desde luego, lo que se nos plantea es que tienen una bondad intrínseca que ustedes desde el año 2019, desde que este Gobierno se puso en marcha y empezó la nueva legislatura, ustedes han venido negando sistemáticamente.

Yo creo que usted nos ha traído en este caso el apartado 2.4, yo le recomiendo que se lea la introducción, que sería el apartado 2.1, que supongo no se habrá leído, el 2.2, porque ahí habla y distingue lo que son elementos de nuevo trazado, carreteras, digamos, o acaba en una clasificación, en la que se pueden distinguir dos situaciones extremas, el nuevo trazado, cuando los condicionantes existentes en el corredor estudiado son de tal índole que obligan a optar por la creación de un nuevo trazado. Entonces, plantea unas recomendaciones concretas y determinadas y distingue de lo que sería acondicionamiento de una carretera existente.

Por lo tanto, creo que usted lo que pretende es hoy seguir hablando de este tema, como le digo, le queda, diría que afortunadamente cada vez menos tiempo para tratar de modificar este planteamiento. Porque creo, por lo menos nosotros, nuestro grupo político se lo dice claramente, nosotros creemos que en la situación en la que está esta carretera, en el trazado que comportaría en alguno de sus tramos, intentar adecuarlo a un trazado 2+2, nos parece que es inadecuado. Puede haber una parte del trazado en el que se podía haber planteado, de hecho, se ha planteado en alguno de los tramos, incluso en el tramo final se está planteando, y ha sido una de las propuestas de los ayuntamientos que ha sido acogida favorablemente por el departamento, la posibilidad de un tramo concreto, de desdoblar esa parte, aprovechando el trazado actual y aprovechando el trazado viejo y mejorando ambos en ese sentido.

Por lo tanto, creo que el que esto se lleve adelante va a permitir, desde luego, mejorar el tráfico, va a permitir mejorar las ratios de accidentes y, sobre todo, evitar un gasto económico que nunca ustedes nos han dicho en ese planteamiento cómo van a financiar. ¿Cómo financiarían un gasto de 800, de 900 millones de euros en la conversión de esta actual 121, en una carretera 2+2 o en una autovía?

Por lo tanto, nosotros creemos que es lo más adecuado en estos momentos para esta carretera. Desde luego, no es que lo crea Euskal Herria Bildu, como le digo, es que hay un montón de personas, de avales, de entidades, de congresos y, sobre todo, de las propias recomendaciones que usted ha traído aquí, en las que distinguen entre el nuevo trazado y lo que sería el acondicionamiento de trazados actuales. Desde luego, en el acondicionamiento de trazados actuales se plantea la necesidad de tomar en consideración la situación de esos trazados, y que lo que en definitiva se trata es de generar y de imposibilitar que a lo largo de un determinado recorrido se puedan producir adelantamientos y la invasión del carril contrario. Eso es lo que se está planteando con este trazado, en el que, como digo, económicamente resulta más ventajoso y, sobre todo, porque el diseño está garantizado y avalado por expertos internacionales a los que usted nunca cita y los que nunca toma en consideración, cuando fueron tomados en consideración por su propio Gobierno, ya le digo, en el 2014, por los técnicos del departamento que avalaron y realizaron este informe y esa publicación en esta revista especializada. Por lo tanto, votaremos en contra todas y cada una de las veces que usted traiga una moción en este mismo sentido.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Araiz. Continuamos con los turnos de intervenciones. En este caso, la portavoz de Podemos, la señora Aznárez. Cuando quiera, dispone de diez minutos.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Muchas gracias, señora Presidenta, señora Letrada, Parlamentarios, Parlamentarias, personal de la Cámara. Señora Olave Ballarena, ya sabemos que este tema a usted le ocupa y preocupa, porque transita por esta vía todos los días. Va y viene. Entiendo que sea una de sus causas políticas en esta legislatura. Lo entiendo perfectamente y la acompaño en la preocupación. Pero usted en esta propuesta de resolución, leyéndola, pareciera que da por hecho que el Gobierno de Navarra está incumpliendo con esa circular 1/2021. En esta sala hay juristas, licenciadas y licenciados en Derecho. Tenemos también a la Letrada. Una orden que yo entiendo que no tiene rango de norma, por tanto, no es de obligado cumplimiento, porque son recomendaciones que se hacen para cumplir con aquello que la orden ministerial nos va señalando.

Usted, claro, cuando una le pone este trabajo de leerse la Orden 1/2021, claro, lo interesante, como decía y recalca y reseñaban los parlamentarios anteriores, es la introducción. Una introducción que hace esta orden, que en ningún momento en la exposición de motivos aparece, que yo creo que es lo sustancial de la orden. Usted solamente va directamente a ese 2.4, pero insisto que yo creo que se equivoca. Porque ese 2.4, como bien comienza, hace referencia en tramos de nuevo trazado, y creo que hay que subrayarlo. La Nacional-121-A no es un tramo de nuevo trazado, sino que lo que estamos haciendo es justamente aquello que también en la Mesa de Carreteras tratamos, que era la conversión de la carretera en una vía 2+1. Por cierto, en aquellas reuniones de la Mesa de Carreteras tampoco hubo ninguna queja al respecto ni se propusieron alternativas al respecto, porque lo importante en aquella Mesa de Carreteras, lo sustancial, fue el tema de los peajes. De ahí que nos levantáramos algunas y algunos, sobre todo alguno, y no votaran a favor.

Por lo tanto, lo sustancial, fíjese, su preocupación tampoco fue tal preocupación, en un ámbito como era la Mesa de Carreteras. Fíjese, también se le dice a usted de aquello que hace siete u ocho años era lo idóneo para justamente esa carretera, ese trazado. Lo han dicho. Lo han explicado los portavoces que me han precedido. Ese 2+1 en ningún momento se hablaba del 2+2, sino que, en 2014, 2015 hablamos desde el 2+1, hablaban de modificar esos tramos y esas intersecciones. Hablaban de esa nueva señalización horizontal, que tenía que ser más homogénea. Además, hacían todas aquellas valoraciones de limitar la velocidad a 90 kilómetros por hora. Claro. Una propuesta que lanzaban ustedes, que recoge el actual Gobierno de Navarra, modificando alguna cuestión. Pero claro, modificando una cosa sustancial, que ustedes no acompañaban a esa propuesta de ejecución, a esa carretera Nacional-121-A, todo ese informe o toda esa memoria económica. Nadie sabía en cuánto iba a resultar la ejecución, ni cuánto teníamos que disponer las arcas públicas, el erario público, las arcas forales, para ejecutar esa carretera. No había memoria económica. Por lo tanto, lo que este Gobierno ha hecho, sin duda, ha sido acompañar a esas ejecuciones con una memoria económica, y sabemos que nos va a venir a costar a todas las navarras y a todos los navarros 90 millones de euros, más otro tema que viene también de lejos, que es acometer todo ese desdoblamiento de los túneles que están pendientes de Almandoz y Belate, que también nos va a suponer prácticamente 180 millones de euros.

Por lo tanto, memoria económica que viene ajustada y que viene acompañando a esas ejecuciones. Además, insistir en varios temas, en que esta orden ministerial, como usted bien decía: «Me van a decir que viene tarde». Sí, viene tarde, porque ya se han empezado a ejecutar los tramos de la Nacional-121-A. Ya tenemos prácticamente concluidas esas obras en el tramo 1. Las obras en el tramo 2 también, lo que hemos estado leyendo y lo que hemos estado comentando, el Consejero en sede parlamentaria, llevan más avanzadas. También están en marcha, se ha puesto en marcha también todo ese tramo 4. Por lo tanto, las obras van avanzando según se ha ido acordando y según se ha ido negociando. Insisto, acorde, además, con el presupuesto que se había fijado.

Además, esta conversión de la carretera Nacional-121-A en una vía 2+1, claro, también hay que hacer una previsión del tráfico que va a haber. Ahí también el Gobierno de Navarra ha hecho una previsión, en más de una década, al 2040, y parece ser que en esas previsiones no se van a producir crecimientos de tráfico, porque se prevén movimientos de tráfico en torno a 8.300, 8.400 vehículos al día. Una previsión en la que las previsiones son certeras, pero sí que es una cifra, una previsión inferior a la que se registra actualmente en esta vía.

Por lo tanto, yo creo que la opción justifica, sobre todo, lo que estamos aquí, entre todos los grupos, menos Navarra Suma, insistiendo, en esa conversión de la carretera Nacional-121-A en una vía 2+1. Eso sí, esta Orden Ministerial 1/2021, el punto 2.4, justamente sí se va a cumplir en una parte de este proyecto de ese trazado, que va a ser justamente en las variantes de las Ventas de Arraitz, Burutain y Olave, que es, como digo, y, como insistimos, son nuevos trazados que se van a ejecutar en la Nacional-121-A.

El resto, insistimos, son parte de ese proyecto foral que se está realizando de conversión de la carretera Nacional-121-A. Tampoco compartimos —y ya termino con esto—, señora Olave Ballarena, los criterios o las justificaciones que usted nos ha dicho para acometer este 2+2. Esos criterios como abandono de los pueblos, si no se acomete lo que ustedes pretenden ahora, esos criterios medioambientales o esa desconexión de la ciudadanía, de los pueblos. Bueno, justamente lo contrario a lo que ustedes siempre apoyan, que es el Tren de Alta Velocidad. Justamente destruyen y, además, dejan en una incoherencia total su argumentario sobre desconexión, sobre abandono de pueblos y sobre criterios medioambientales. Justamente lo contrario.

Por lo tanto, nosotras también, tal y con la contundencia que ha dicho el señor Araiz Flamarique, vamos a votar en contra de cualquier iniciativa que usted traiga o presente en Pleno o en Comisión, con este respecto, porque nuestra posición es clara. Así que, voto en contra, mila esker, lehendakari andrea.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Para finalizar ya, intervendrá la señora De Simón, de Izquierda-Ezkerra. Dispone usted de diez minutos.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: Muchas gracias, señora Presidente. Buenas tardes. Arratsalde on. Gracias por la moción que nos trae aquí, señora Olave, porque pone una vez más encima de la mesa cuál es la situación y el histórico sobre los problemas que hay en la Nacional-121, que viene muy de atrás.

A mí me ha costado entender la moción, porque francamente he tenido que buscar, cómo no, esa orden circular a la que usted hace referencia. Claro, lo primero que me ha llamado la atención es la propuesta de resolución. Usted habla de acciones, de actuaciones, de prever un 2+2 a futuro, y hace referencia a una orden, esa circular 1/2021, que llega después. Llega después de que aquí se haya tomado ya una decisión, incluso de que las obras ya hayan empezado en algunos tramos. Pero bueno, en todo caso, cabría tener esto en consideración. Volver atrás, volver a empezar. Quizá dejar empantanado todo lo que se ha comenzado. Pero yo creo que no procede, señora Olave.

Nosotros vamos a votar en contra, porque creemos que esa solución 2+1 es una solución más sostenible. Utiliza, aprovecha la red actual que ya tuvo sus mejoras, ha tenido sus mejoras a lo largo de los años. Además, económicamente es mucho más viable. Usted hablaba de esos siete kilómetros, que son seguros, que vienen a costar 176 millones de euros, imagínese para los 83 kilómetros restantes, son 2.076 millones de euros. Claro, ustedes, que hasta ahora no quieren abordar la reforma justa y necesaria que se necesita para aumentar los ingresos, pues vienen con una petición millonaria, que ya desde el punto de vista económico es imposible, sobre todo, imposible de prever lo que va a ocurrir en años venideros. Eso, por un lado.

Por otro lado, mire, señora Olave, yo no dudo de que a usted le importe el medio ambiente, pero a mí, particularmente, a Izquierda-Ezkerra, nos importa el medio ambiente. Yo no dudo de que a ustedes les preocupen los accidentes. Nosotros y a nosotras en Izquierda-Ezkerra nos preocupan los accidentes que se vienen produciendo, además, desde hace muchísimos años en esa carretera. Por eso mismo, porque nos preocupa el medio ambiente, porque nos preocupan los accidentes, también rechazamos el Tren de Alta Velocidad, porque medioambientalmente es totalmente insostenible e impide que tengamos, además, que se invierta en un tren tradicional que nos permitiría, además, mejorar las vías y mejorar los trayectos. Tener unos servicios mucho más ágiles y llevar más mercancías por ferrocarril, en lugar de por carretera.

En todo caso, mire, usted sabe que el 87 por ciento de los vehículos pesados que circulan por la Nacional-121 no son de Navarra. Muchos vienen de Europa, de otras comunidades autónomas y, desde luego, mi grupo no descarta el desvío de una parte, al menos de estos vehículos, a otras vías de más capacidad, como puede ser la A-15, aunque estos camiones tengan que hacer 23,6 kilómetros más. Pero es que esa solución es mucho más factible, en todo caso, que poner ahí una autopista que desde luego no va a vertebrar el territorio y, desde luego, el daño medioambiental va a ser tremendo.

Voy a hacer solo un poquito de memoria, porque ha hecho también memoria el portavoz de EH Bildu. Yo es que estaba aquí en el 2014, cuando el señor Zarraluqui era el titular de, en este caso, creo que era el Departamento de Fomento, creo que era. Yo creo que ustedes pueden cambiar de opinión. A mí me parece que todos podamos cambiar de opinión y todas podemos cambiar de propuesta. Pero claro, recuerdo una intervención del señor Zarraluqui, en 2014. Es que la recuerdo, porque había habido un accidente. Ya saben ustedes, cuando hay un accidente, ahora a todos nos preocupa, nos preocupaba la Nacional-121. Decía el señor Zarraluqui, y quizá no le falta razón. No le faltara del todo razón, pero, en fin, atribuía sobre todo a la velocidad, a que las personas no respetaban ni la velocidad ni las señales, y atribuía al factor humano la mayoría de los accidentes. Decía que el mal estado de la vía de la Nacional-121 solo casaba el 4 por ciento

de los accidentes. Yo no sé si es verdad o no, pero seguramente que fuera así, pero evidentemente sea un 4 por ciento de los accidentes, sean los accidentes que sean, había que darle una solución a esta carretera.

Pero es que, además, el Departamento de Fomento en esa legislatura, ya en la memoria de 2014, hablaba de un tramo de alto potencial de mejora, toda la Nacional-121, en el tramo que estamos viendo ahora. Pero es que, además, en el proyecto del departamento, en estos años, hablaba también de un proyecto de mejora para este tramo, y ya señalaba la posibilidad del 2+1, incluso hablaba ya de la duplicación de los túneles de Belate. No sé si alguno de ustedes o algunas de ustedes estaban ya aquí en ese año, se acordarán como me acuerdo yo. Entonces, claro, es que me parece todo, ¿qué quieren que les diga? Pues es que me parece que se defienden unas cosas u otras en función de lo que toca y lo que parece que a uno le puede venir mejor. Yo no digo que sea su caso, señora Olave, porque usted vive en esa zona y yo no dudo de que usted esté pensando en lo mejor para esa zona. Pero es que, bajo nuestro punto de vista, lo mejor desde el punto de vista medioambiental, desde el punto de vista económico, desde el punto de vista de la sostenibilidad, en todo caso, es esa propuesta 2+1 que se está llevando adelante ahora. Yo insisto en que no se debe abandonar la posibilidad de desviar, sobre todo, esos vehículos pesados por otro tipo de vías que tiene mucha más capacidad y, desde luego, dañaría muchísimo menos a la población de las zonas por donde se atraviesa en estos momentos la Nacional-121. Nada más, y gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Finalizadas las intervenciones, le damos (MURMULLOS) al señor Araiz, no sé si va a hacer uso de la réplica. (MURMULLOS). Olave, perdón. Señora Olave, dispone usted de diez minutos. (RISAS).

SRA. OLAVE BALLARENA: Gracias, Presidenta. Efectivamente, una más. Desde la primera moción que defendió nuestro portavoz, el señor Esparza, pidiéndoles que dejen prevista la ampliación en un carril de la Nacional-121, se han negado una y otra vez y nunca, y hoy tampoco tienen una explicación justa, menos aún, disponiendo de una hoja de ruta, como es la orden circular de la que habla esta moción. Léanla con preposición o sin preposición en la redacción que registré. Porque eso no va a modificar los datos de siniestralidad y densidad que justifican con creces que esta vía sea, por lo menos, igualdad de segura que las del resto de Navarra.

No vamos a dejar de decir que lo que están haciendo es asegurarse de que la Nacional-121-A nunca tenga el trazado 2+2. Yo lo voy a hacer, como pueden imaginar ustedes, en cada kilómetro, en cada kilómetro de esa carretera. El coste que tendría ahora ejecutar un 2+2, prácticamente se duplicará si se quiere hacer después, sin la previsión y la preparación que les hemos pedido hoy.

No tienen ninguna justificación válida para negar a toda Navarra y, especialmente, al norte de Navarra esta vía justa. No tienen ninguna, como no la tienen, necesitan asegurarse de que ningún Gobierno pueda demostrar que un 2+2 es lo correcto, que es posible, y que es una decisión política la decisión de un Gobierno al que le importe que Navarra no se agriete a la altura de Belate, de un Gobierno que quiera que toda Navarra pueda unir un tejido productivo y comercial. Se llama prosperidad. Se llama fomentar una sociedad cohesionada. Es la ambición de una Navarra siempre un poco mejor. La Nacional-121-A tiene ya hoy una densidad de tráfico de autovía. No hay otra carretera en Navarra que tenga una mayor.

Señor Aguirre, usted tiene la costumbre de hablar de lo que no sabe, yo no. Les he dicho que tendrán que responsabilizarse de los defectos de sus decisiones, y así será. Nosotros nos responsabilizamos en las nuestras. Sí, nuestras posiciones cambian cuando la realidad indica que así debe ser. Ustedes en su arrogancia política son incapaces y se revuelven en sus errores sin resolverlos. Pero es que su Gobierno, que es el Gobierno de la mezcolanza, no tiene capacidad de reacción. No tienen capacidad de reacción. Es imposible, porque tienen que contentar antes de reaccionar. Los informes de 2015 se actualizaron en 2018, en 2019, en 2020. Han tenido las advertencias de expertos. Les da lo mismo. Ustedes necesitan contentarse antes de reaccionar.

Señor Araiz, usted siga leyendo revistas. Creo que con decir que su grupo parlamentario trajo a este Parlamento una moción para instar a un carril bici en la 121-A, está todo dicho sobre sus expectativas para esta carretera. Luego hablan de la AP-15. La AP-15 no está preparada para soportar esta densidad de tráfico. Pregúntese por qué.

Nos ofrecen mínimos tramos de 2+1. Los publicitan mucho, pero nos ofrecen mínimos tramos de 2+1, que permiten escasamente —como el que hoy anuncian que inauguran— que tres coches adelanten a un máximo de dos camiones, antes de desembocar, derrapando en los viejos tramos 1+1. Todos esos que permanecen, y que corrobora hoy el señor Azcona, lo ha corroborado en sus intervenciones. Efectivamente, se conservan los tramos 2+1 y ahí desembocan los peligrosísimos 2+1. Se conservan los 1+1 y es donde desembocan los 2+1. Vayan a Olave. Vayan a Olave, la que publicitan hoy.

Aquí tenemos un radar y un límite de velocidad de 50 kilómetros por hora al finalizar la aventura del adelantamiento. Pero ¿qué es eso? Vayan ahí, siéntense diez minutos y contemplen. Como gran medida de seguridad nos hablan de una guillotina de 70 centímetros de altura, la mediana de seguridad, que, además, impedirá que circule una ambulancia si hay un camión averiado, porque tendrá a un lado el arcén insuficiente en anchura, y al otro, la mediana de seguridad.

Los túneles, pues sí, señor Aguirre, claro que sí. Hay que duplicarlos, como le digo, desde que Europa modificó la normativa, años después de que se hicieran. Efectivamente, estaban ustedes gobernando con UPN. Por más que no quieran escucharlo, estuvieron pendientes durante el Gobierno de Geroa Bai y Bildu. (MURMULLOS). Fíjese qué casualidad. El PNV en Gipuzkoa ha actuado antes y ya ha terminado. Qué casualidad, lo hacen allí y aquí no. Lo de siempre.

El resumen es este, 176 millones de euros en siete kilómetros seguros, los obligatorios, en medio de la ratonera de los otros, 90, insisto, la ratonera, en los que ocurren accidentes, y para los que ustedes se niegan a dejar abierta una futura ampliación. Se niegan a un planteamiento integral. Se lo niegan a Navarra, porque el momento, como hemos dicho, es ahora o nunca.

Mire, señor Azcona, en 2021 todas sus explicaciones sobre los datos que nos ha ofrecido hoy sobre el tráfico en la Nacional-121-A han sido públicamente desmontados por expertos. Todos ellos.

En 2014, la Nacional-121-A tenía un IMD de 9.000 vehículos, 2.400 pesados. En 2020 era de 10.276, 2.880 pesados. Se había producido un incremento del 12 por ciento. Mire, tengo que decirle que me resulta llamativo. Son unas cuantas las cuestiones en las que vienen manifestando discrepancias con su socio, con el PSN, discrepancias, por ejemplo, en la ley del

convenio, en la transferencia de la competencia de tráfico, en materia de política para la Policía Foral, en el traspaso del Ingreso Mínimo Vital, en el decreto del euskera. Pues parece que de lo poco que les une es negarnos la posibilidad de una infraestructura segura para el norte de Navarra. Parece que es de lo poco que les une.

El Partido Socialista ya tiene gracias a Geroa Bai los sillones que quería y ustedes necesitan un espacio en el Gobierno. Una ilusión óptica que disimule su cada vez mayor irrelevancia, porque están siendo cercados por Bildu, que se los está comiendo. Los del discurso del no a todas las infraestructuras, menos al carril bici. Los del discurso del no al progreso. Mire Bildu, como siempre les digo, necesita del malestar para crecer, y cuanto más tarden ustedes en entenderlo, más se habrán comido a Geroa Bai.

Mientras tanto, de vez en cuando tienen ustedes que coincidir con sus socios del Partido Socialista. Bueno, pues nada, que sea contra la Nacional-121-A y contra el norte de Navarra. Ustedes no escuchan ni a los suyos. ¿Van a hacer lo mismo con otras cuestiones que muy pronto van a estar sobre la mesa? Porque el mordisco de Bildu va a ser tremendo.

Nuestra apuesta es clara. Ustedes han dejado clara la suya, votando en contra. Se niegan a abordar a tiempo un proyecto para no correr riesgos con esta carretera. Un proyecto que le permita ir acometiendo las ampliaciones, hasta que verdaderamente la Nacional-121-A cubra las necesidades de Navarra y nos ofrezca las condiciones de seguridad que merecemos y, además, cumpliendo con las recomendaciones de la orden circular.

Sus aspavientos informativos, señores del Gobierno de ayer y hoy, ponen en evidencia que les preocupa y que les escuece que mociones como esta dejen en evidencia que sus decisiones son a la contra. Que el momento de abordar la Nacional-121-A de manera integral es ahora y que no quieren hacerlo ni dejar que nadie lo haga. Echarán a una parte de los usuarios de esta carretera y cercarán el norte de Navarra. Le negarán la mejor puerta a Europa y se burlarán de una norma, como les digo, recién salida del horno para un proyecto como el que debería ser la Nacional-121-A. Navarra les estará muy agradecida y en el norte más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Gracias, señora Olave. Terminadas las intervenciones de todos los grupos parlamentarios, vamos a proceder a la votación de la moción presentada por el Grupo Parlamentario Navarra Suma. Señorías, ¿votos a favor? (PAUSA). 6 votos a favor. ¿Votos en contra? (PAUSA). 9 votos en contra. Realizada la votación, decae la moción, no ha sido aprobada. Procedemos a levantar la sesión. Buenas tardes, señorías.

(Se levanta la sesión a las 16 horas y 26 minutos).