



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

XI Legislatura

Pamplona, 30 de enero de 2024

NÚM. 8

COMISIÓN DE COHESIÓN TERRITORIAL

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.^a MAITE ESPORRÍN LAS HERAS

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 30 DE ENERO DE 2024

ORDEN DEL DÍA

— 11-23/COM-00111. Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para informar sobre las obras de la conversión de la N-121-A en una carretera 2+1 y la construcción de los nuevos túneles de Belate.

(Comisión transcrita por Naturalvox S.A.U.)

(Comienza la sesión a las 12 horas y 16 minutos).

11-23/COM-00111. Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para informar sobre las obras de la conversión de la N-121-A en una carretera 2+1 y la construcción de los nuevos túneles de Belate.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Buenos días. Egun on. Vamos a dar inicio a la Comisión de Cohesión Territorial. En primer lugar, quiero dar la bienvenida al señor Consejero, señor Chivite, señor López, que nos acompaña, Director del área, señora Fernández y la señora Sexmilo, también del equipo.

Vamos a dar inicio a esta Comisión, que solamente tenemos un único punto del orden del día, donde el Consejero de Cohesión Territorial va a informar sobre las obras de conversión de la Nacional 121-A en una carretera 2+1, y la construcción de los nuevos túneles de Belate. Esta comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Partido Popular, por el señor García. Si quiere presentar la comparecencia, para ello dispone de cinco minutos. Cuando quiera.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. Brevemente, para dar introducción a esta comparecencia que ya solicitamos hace un tiempo y que por diversos motivos se ha ido retrasando. Básicamente, lo que queremos saber es la situación actual en la que se encuentra el desdoblamiento de la Nacional 121-A, así como la situación que hemos ido conociendo últimamente con respecto a los túneles de Belate y Almandoz. Sí que es cierto que son muchos los retrasos y las promesas a los que nos tiene acostumbrados este Gobierno, continuidad del anterior, y me atrevo a decir, continuidad también del anterior, porque las primeras informaciones son del señor Ayerdi, cuando empezaba a trabajar, decía, en licitar la reforma de las carreteras, y esto ya viene de antes del 2018-2019, que es, como digo, las primeras noticias que hay a este respecto.

Creo que la información que hay sobre la Nacional 121-A es abundante, y queda claro y constatado, como digo, que ha habido muchos titulares pero pocos hechos, y yo creo que es conveniente conocer el contexto y la situación en la que verdaderamente se encuentra.

Creo que sería también conveniente por su parte decirnos cuál va a ser el tiempo estimado para finalizar el tramo completo de la Nacional 121-A. Se hablaba inicialmente de finales del 2024-principios del 2025. Yo creo que ya no da tiempo, evidentemente, a cumplir esta promesa que se hacía ya, como digo, en el 2018. La documentación es patente en los medios de comunicación. Sabemos que los túneles de Belate van a tener una duración de cuarenta y cinco meses aproximadamente, según la información de la que disponemos, y nos gustaría saber si aparte o simultáneamente de las obras del túnel de Belate también se va a hacer la conversión de la carretera Nacional 121 2+1.

También es cierto que, si puede dar alguna luz a la cantidad de sombras que existen, o las dudas que existen sobre el proyecto y la licitación de las obras de Belate, hay una comparecencia solicitada a este respecto, pero usted, dadas las dudas que hay y la cantidad de sombras que están entorpeciendo quizás la labor en este proyecto, si puede usted dar también alguna

explicación, aunque insisto, hay efectivamente una solicitud por parte también del Partido Popular para dar las explicaciones oportunas.

Esperamos a escuchar su intervención y sus explicaciones para hacer una valoración, con la esperanza de resolver y disipar cualquier duda que exista con respecto al proyecto de la conversión 2+1 de la Nacional 121-A. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias a usted, señor García. Ahora la palabra es del Consejero, señor Chivite, no sé si luego le dará la palabra a Pedro, pero ya se organizarán ellos los tiempos. Disponen para ello de treinta minutos, como saben. Cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Chivite Cornago): Buenos días a todos y a todas. Gracias, Presidenta. Cumpliendo con el objeto de esta comparecencia, y como usted solicita, vamos a informar sobre las obras de la conversión de la Nacional 121-A en una carretera 2+1 y la construcción de los nuevos túneles de Belate. Para ello me acompaña en la mesa Pedro López, Director General de Obras Públicas e Infraestructuras del Gobierno de Navarra.

Como saben, las características de esta vía son particulares por el elevado tráfico pesado. Hace ya diez años, no en el 2018, en 2014, ya con gobiernos de UPN, el Gobierno de Navarra encargó un estudio técnico de funcionamiento de la carretera Nacional 121-A, Pamplona-Behobia, con el objeto de analizar la situación y plantear actuaciones de mejora. En el 2017 se realiza el estudio de conversión de la carretera en vía 2+1, y es por fin en la legislatura pasada cuando se activan las obras para responder a las reivindicaciones de los municipios afectados.

La transformación en una vía 2+1 de la principal carretera de conexión entre Navarra y Europa es una actuación prioritaria para el Gobierno de Navarra. Lo es desde febrero del 2021, que comenzaron las obras, como usted ha dicho, después de mucho tiempo demandando la mejora de esta estructura. Además de prioritaria, es una obra de las más relevantes que se están llevando a cabo en la red de las carreteras navarras, y lo es por varias razones.

La primera es una inversión millonaria para eliminar puntos negros, muy peligrosos en las carreteras de Navarra. La segunda es que se responde así a las demandas reiteradas durante muchos años de las asociaciones de vecinos y pueblos de la zona, ya que comunica treinta localidades. La tercera es que se mejora la circulación de una carretera que soporta una alta densidad de tráfico, siendo un alto porcentaje de vehículos pesados los que transportan mercancías en esta carretera.

Hasta el momento hemos ejecutado tres de los cinco tramos planteados con el fin de mejorar la seguridad vial y la funcionalidad de este eje que vertebra nuestra Comunidad. En tres años, el Departamento de Cohesión Territorial ha actuado en veintisiete kilómetros de los sesenta y tres totales, y se ha invertido cerca de cuarenta y seis millones de euros. Lo hemos podido llevar a cabo gracias al compromiso del Gobierno de España con Navarra. En los últimos ejercicios, los Presupuestos Generales del Estado han destinado cincuenta y cinco millones de euros al desarrollo de esta actuación y otras que tenemos pendientes de ejecutar.

La carretera Pamplona-Behobia es una de las primeras vías de España en transformarse íntegramente en un diseño 2+1, un tipo de carretera con doble sentido de circulación y tres

carriles disponibles. El carril central es utilizado para adelantar por uno u otro sentido. Este carril está separado siempre del sentido contrario mediante una mediana continua, de manera que se eliminan las maniobras de adelantamiento con invasión del sentido contrario.

En la Nacional 121-A, dadas sus características, se ha dispuesto una barrera metálica central para evitar impactos frontolaterales, una de las causas más repetitivas de los accidentes en este tipo de carreteras. Desdoblar esta carretera nos convierte en una comunidad pionera en apostar por este tipo de vía, que previene los accidentes de tráfico. Tanto es así que en el 2023, afortunadamente, no hemos tenido que lamentar ninguna persona fallecida por accidente de tráfico en esta carretera.

Trabajamos para que siga siendo así, y por eso les adelanto que esperamos poder adjudicar próximamente el tramo 3 de la Nacional 121-A, que contempla obras desde Almandoz hasta Oronoz-Mugaire. Además, actualmente se trabaja en varios proyectos concretos para poder ejecutar de una manera continuada esta obra. Estamos trabajando en el proyecto de la variante de Ventas de Arraitz, el proyecto de la variante de Burutain, el proyecto del tramo 5 desde Sunbilla al límite de provincia.

Solo hay que circular por la vía ejecutada para comprobar que los resultados del 2+1 son positivos y favorecen una decisión que también en su día fue cuestionada por la derecha. El Gobierno de María Chivite ha situado a Navarra a la par de países europeos que comparten esta fórmula del 2+1.

Sobre la construcción del nuevo túnel de Belate, como saben, acabamos de anunciar la adjudicación de las obras de duplicación del túnel de Belate por setenta y seis millones de euros, IVA incluido. Por fin, después de veinte años, vamos a ver las máquinas trabajar en uno de los proyectos más ambiciosos para Navarra de los últimos años. En Cohesión Territorial tenemos claro que nuestro horizonte es trabajar de manera eficiente para la cohesión territorial y el desarrollo de Navarra, y eso lo estamos consiguiendo con inversión en carreteras, uniendo el territorio y generando oportunidades en igualdad de condiciones para el conjunto de navarros y navarras, vivan donde vivan.

Ahora paso la palabra a Pedro López, Director General de Obras Públicas e Infraestructuras, para que con detalle nos informe sobre la situación actual de cada tramo de las obras de conversión de la Nacional 121-A. Gracias.

SR. DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS E INFRAESTRUCTURAS (Sr. López Vera): Buenos días a todos y todas. Voy a ir un poco rápido, porque si no, no nos va a dar tiempo. Las obras de conversión de la Nacional 121 avanzan a buen ritmo, y cabe destacar, como ya lo ha comentado el Consejero, que tres de los cinco tramos con los que cuenta la obra ya se encuentran abiertos al tráfico y al servicio de las y los usuarios.

A continuación, voy a ir desglosando la situación de cada uno de los tramos y las cuestiones más relevantes de cada una de las obras. (MUESTRA MATERIAL AUDIOVISUAL). Para explicar esto, he dividido toda la carretera. A la izquierda está toda la Nacional 121, y voy a ir tramo a tramo, que está recuadrado en blanco. Entonces, el tramo 1, para intentar que todo el mundo lo tenga en

la cabeza, que hemos hablado de muchos tramos, las variantes. Al final, hay una cierta confusión. No tenemos exactamente claro dónde están los límites. (MURMULLOS).

Entonces, el tramo 1, que es el más claro, que estaría desde los túneles de Ezcaba hasta Olave, sería el primero. Luego vemos el segundo, que va de Olave hasta el enlace de Lanz. El tercero, desde el enlace de Lanz hasta Ornoz-Mugaire. El cuarto, que va desde Ornoz-Mugaire hasta Sunbilla, y el último, que va desde Sunbilla, exactamente en el túnel de Arrigaztelu, la salida norte, hasta el límite de la provincia, en el puente de Endarlatsa.

Es necesario recordar que en la Nacional 121 tiene cuarenta y una estructuras, viaductos, pasos superiores, y tenemos también, en toda la 121, nueve túneles, que esto es importante para lo que vamos a ver luego, Belate y Almandoz están en el tramo 3, Oyeregui, Sunbilla, Arrigaztelu, tramo 4, y Larrakaitz, Basataundi, Amixelaieta y Alkaiaaga en el tramo 5.

Empezando por el primer tramo, se encuentra finalizado desde abril de 2022, y ha contado con una inversión de 8,4 millones de euros. Este tramo dispone de 5 kilómetros de longitud y comprende desde los túneles de Ezcaba hasta Olave. Como datos relevantes de esta obra destacan las tres nuevas rotondas que se construyeron con el fin de garantizar las conexiones con las vías que entroncan la carretera nacional y mejoran su seguridad vial. Esto ya es largamente conocido. Aquí he incluido una foto del antes y el después del acceso norte de Sorauren. Por concretar, las rotondas se ubican en la carretera del *camping* de Ezcaba y el *hostal Aguirre*, de forma que da acceso a la salida a Oricáin, y las otras dos se encuentran en el acceso sur, y esta que aparece aquí, que es el acceso norte a Sorauren.

Vamos al tramo 2. También se encuentran finalizadas. En concreto, concluyeron en septiembre de 2022. Los trabajos han tenido un coste de 15,5 millones de euros, y han abarcado un total de 12 kilómetros de longitud, desde Olave hasta Lanz. Las obras en esta zona han permitido renovar los accesos a Etulain y Lanz mediante la ampliación y modificación de las anteriores intersecciones. Con las obras ya finalizadas, dichas intersecciones disponen de carriles independientes de entrada y salida señalizados en rojo, con glorietas desplazadas en forma de lágrima, que en el mundillo ingenieril se denomina ya rotonda navarra a estas glorietas desplazadas en forma de lágrima que utilizamos en esta Comunidad.

En el tramo final, además, se ha ampliado la rotonda de la salida sur de Endériz, y se han organizado los tramos de adelantamiento para reducir las colas de vehículos. Se ha instalado la barrera de seguridad que separa los sentidos de circulación, diseñada específicamente para las necesidades de esta vía.

Aquí mismo tenemos la variante de Olave. En este tramo 2 nos encontramos que tenemos la variante de Olave, —vuelvo un momento para atrás— en este planito se observa bien la variante de Olave, aquí en rojo, y se observa la variante de Burutain, aquí al final. No sé si mi cursor se ve ahí. (MURMULLOS). No se ve. Pero, bueno, más o menos se aprecia.

Entonces, hemos visto, primero, el tramo 2, que ya estaba ejecutado, y ahora, hablando de las variantes, cabe destacar que la variante de Olave tiene dos alternativas que se están estudiando y comentando con los vecinos del valle. Una circula al norte de Olave, y la otra se sitúa al sur, entre Olave y Olaiz.

Luego la variante de Burutain, cuyo proyecto constructivo ya se nos ha entregado. Estamos realizando la revisión final para su aprobación definitiva. Esta variante cuenta con una inversión prevista de 15,4 millones de euros y una longitud de 1,6 kilómetros. Previsiblemente su ejecución se licitará este año.

En el tramo 3 nos encontramos que hay varias actuaciones. Es el tramo que tiene más segmentación, por decirlo de esta manera. Por un lado, la variante de Ventas de Arraitz, tenemos el túnel de Belate, la zona entre túneles, el túnel de Almandoz, la actualización luego de los tubos existentes y el tramo 3 final.

El primero, la primera actuación, variante de Ventas de Arraitz. El proyecto del trazado de la variante de Ventas de Arraitz, que está en revisión, ya se nos ha entregado y se someterá próximamente a información pública. Las obras van a contar con una inversión de 32,7 millones y una longitud de 9,1 kilómetros. Esta variante está diseñada con un diseño 2+1, pero me gustaría resaltar que el viaducto que está previsto es ampliable.

El siguiente tramo es el túnel de Belate, que estas obras, como saben, ya están adjudicadas, cuentan con una inversión de 62,8 millones de euros más IVA, y tienen una longitud de 2,8 kilómetros y un plazo de ejecución de cuarenta y cinco meses.

El siguiente tramo es el entre túneles, que se caracteriza porque tiene un importante viaducto que se ve en la imagen, y cuenta con una longitud total entre túneles de 2 kilómetros. Estas obras van a tener un presupuesto de 19,8 millones de euros y el plazo de ejecución es de veinte meses.

El siguiente es el túnel de Almandoz. Las obras del túnel de Almandoz, por su parte, dispondrán de una inversión de 43,2 millones de euros, un plazo de ejecución de veintiocho meses y una longitud de 1,35 kilómetros, ciento sesenta metros más que el existente, como se puede apreciar en la infografía que presentamos.

El siguiente, una vez terminados los dos túneles y el tramo entre túneles, pasaría el tráfico actual a los nuevos trazados y se acondicionaría los túneles existentes, que tienen una inversión prevista de 22 millones de euros, con una longitud de 4 kilómetros en total y un plazo de ejecución de doce meses. Los túneles, los proyectos están terminados. El proyecto del entre túneles también está terminado, está aprobado definitivamente. Solamente están pendientes de que se liciten. Así como he ido explicando las fases en que se encontraban las otras variantes, que uno estaba en proyecto de trazado o proyecto constructivo, estos ya están en los proyectos constructivos resueltos y solamente faltaría tomar la decisión de licitarlos.

Para terminar este tramo 3, hay un tramo denominado el tramo final 3, cuyas obras ya se han licitado, están pendientes de adjudicar, y tiene una inversión de 14,1 millones de euros y una longitud de 5,6 kilómetros.

Pasamos al tramo 4. El tramo 4 se ha terminado recientemente, en noviembre exactamente, y los trabajos contaron con una inversión de 21,7 millones de euros. Abarcaron desde Oronoz-Mugaire hasta Sunbilla a lo largo de 12,3 kilómetros de longitud. Adjunto aquí una foto del paso superior en el acceso a Sunbilla. Este trayecto, como puntos principales, contaba con tres rotondas, una en la sustitución de la actual intersección que se forma en la salida de la 121 en

el acceso a Oronoz-Mugaire y la Nacional 121-B, que es la siguiente diapositiva que voy a pasar ahora. Bueno, la enseño ahora, es esta. Fue la primera que se inauguró. Luego otra, a la altura de las instalaciones del área de servicio de Santesteban, en la margen derecha, donde se ubica la ITV, y la última es esta, en Sunbilla, en la que tenemos el paso elevado.

Finalmente nos encontramos con el tramo quinto, que está en estos momentos en fase de redacción. Sin duda es el tramo más complejo, con numerosas afecciones de todo tipo, que han hecho reflexionar muchísimo sobre las diferentes alternativas. Pues hay desde una afección muy importante a un canal que da servicio a una central hidroeléctrica, han aparecido unas caleras cerca de Etxalar, bueno, también se llaman *kisulabe*, que posiblemente van a implicar su desmontaje arqueológico y posterior recolocación.

Por supuesto, también la rigurosa orografía de este tramo, encerrada entre el río y la montaña, obliga a hacer inversiones más importantes, y hay algunas dificultades insalvables. Hay que pensar que de las cuarenta y una estructuras de las que hablaba al principio que tiene toda la 121, desde Pamplona al límite de provincia, dieciocho están en el tramo 5, y como hemos visto también con los túneles, casi la mitad de las estructuras están aquí, y los túneles, de los nueve, cuatro están en este tramo.

Entonces, obviamente, donde hay estructura, que las estructuras no se están desdoblado y los túneles tampoco se están desarrollando, en todos esos tramos es imposible colocar un 2+1. Entonces tenemos esa limitación de entrada. Si no, habría que hacer una inversión milmillonaria, que es lo que ya se habló en su día.

Entonces, me quedé aquí por comentar lo que ya está avanzado en este proyecto, que no sé exactamente en qué fecha de este año tendremos ya el proyecto de trazado, y voy a relatar las principales acciones que se están planteando.

Una es la remodelación de la intersección Sunbilla norte-norte, que se colocará un paso superior del ramal secundario de la Nacional 1210. Bueno, 1210 es la antigua 121, que cuando pasa a ser Navarra se le añade un cero. Esto por cultura general. Se ha realizado también un planteamiento de máximos para este tramo, de manera que se desdoble el máximo número de kilómetros posible, tanto en un sentido como en otro. De aquí surge la propuesta de utilizar la Navarra 1210, la antigua 121, entre Etxalar y Lesaka para el sentido norte, con doble carril, y mantener el trazado actual de la 121 sentido sur con dos carriles. Con esto vamos a conseguir dos kilómetros en cada sentido de doble carril. (MURMULLOS).

Se modifica también la intersección de Lesaka, mejorando la seguridad. Se resuelve uno de los puntos más negros de esta carretera, que es la salida sentido sur de Vera, con un semienlace a distinto nivel. También todo el tramo de Vera se va a resolver con giros a derecha, para evitar los riesgos de accidentes frontolaterales, completando los enlaces existentes, algunos que son semis pasan a ser completos, y también con una nueva distribución de las vías de acceso a los diferentes enlaces. Con esto he terminado un poco la foto global de la situación de la Nacional 121.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias por la presentación. A continuación, el señor García, como peticionario de esta comparecencia por parte del Partido Popular, tiene la palabra por un tiempo máximo de diez minutos. Cuando quiera.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Gracias, Presidenta. En primer lugar, me van a permitir exigir en cierta medida al propio Consejero, como Consejero del ramo y en defensa de los transportistas, que solicite al Gobierno de España que reaccione para defender y proteger el interés general que se están viendo perjudicados ante la situación que estamos viviendo en Francia, y creo que es conveniente que usted pueda hacer esa defensa y esa exigencia a los diferentes ministros del Partido Socialista y del Ejecutivo nacional.

Varias cuestiones. Yo, sin más, creo que es conveniente recordar un titular, que también lo hacía el que hoy es director general de Obras Públicas, el señor López, en una comparecencia el 13 de diciembre, que luego hablaré del incumplimiento de esa comparecencia. El que se nos faciliten los datos es muy conveniente para luego hacer una comparativa de cómo estamos hoy en día. Yo me quedo con el titular de que el Gobierno anuncia que va a desdoblarse los túneles de Belate y Almandoz, y dice que la obra estará finalizada para principios de 2025, finales del 2024. Ustedes tenían una previsión de iniciar las obras en el 2022, eso, como digo, dice la información que existen. Las obras se realizarían a partir de 2022, y se estima que para finales de 2024-principios de 2025 todos los túneles de la red transeuropea de más de quinientos metros de la red de carreteras de Navarra estarán adaptadas a la directiva.

Eso es papel mojado, porque evidentemente hoy nos encontramos con lo que ya todos sabemos, que no se han iniciado las obras, que hay dudas sobre el trámite de contratación de las obras de los túneles de Belate y que, como digo, tampoco está finalizada la ejecución de la obra del 2+1. Lo que ya veníamos denunciando durante muchísimo tiempo es que, efectivamente, no se cumplían los plazos, y hoy podemos ratificar que queda en palabras vacías y en compromisos falsos, queda muy bien en el titular, como digo, pero en la realidad sabemos que no se ha hecho absolutamente nada en esta cuestión, porque se prometieron en aquella comparecencia, usted se comprometió, sus palabras quedan reflejadas y además en la documentación que se nos facilitó en ese día, conservo todas, por cierto, toda la documentación que se nos dio durante la legislatura pasada, y es conveniente revisar esa documentación para ratificar que poco o nada se ha hecho según lo que ustedes ya tenían planteado.

Se lleva un retraso impresionante, un retraso quizás por la falta de inversión en los Presupuestos Generales de Navarra. Se ha olvidado decir el Consejero que la primera partida que hay destinada a estas obras es una partida de los presupuestos del 2018 de diez millones de euros en la que casi perdemos por la falta de gestión, vamos a decirlo así, del Gobierno anterior, que, como digo, casi se pierde ese dinero, se dio un plazo por parte del ministerio para actualizar a los proyectos que había, pero esa falta de saber gestionar los recursos hizo que pusieran en peligro esos más de diez millones de euros de los presupuestos, efectivamente, del 2018 de Mariano Rajoy.

Otra de las cuestiones que me parece muy curiosa, ha dicho el Consejero, el señor Chivite, que estamos a la par en materia de infraestructuras, hoy creo que ha hecho una comparativa, y yo le haré la comparativa real. Yo creo que estamos por detrás o a la par de Extremadura, porque los extremeños tienen la posibilidad, por ejemplo, de ir a Madrid por autovía, y los navarros, si

queremos ir a Madrid, todavía no lo podemos hacer por autovía, y eso también tendrán algo ustedes que hacer.

No entramos a valorar el aeropuerto, que cada día van bajando los vuelos, y no entramos a valorar el tren Chu-chu que, desgraciadamente, sufrimos también los navarros, más retrasos, menos horarios, y ahora parece ser que también quieren ustedes que vayamos de pie con los nuevos trenes de cercanías que han puesto para unir a la alta velocidad. La verdad que sin desperdicio lo que ustedes hacen en materia de infraestructuras en nuestra Comunidad.

Con respecto a los túneles de Belate, era lógico que usted no dijese nada, cuando tiene otra comparecencia pedida a tal fin, pero creo que era conveniente, como digo, que usted despejase cualquier duda que hay al respecto.

Poco más que añadir. Yo creo que la falta de ambición por parte de este Gobierno, del anterior también. Nosotros veníamos reclamando una vía de altas capacidades. Hay posibilidad, hay espacio para poder hacer un 2+2, que no tiene por qué ser una autovía, evidentemente, el 2+2 requiere de otras condiciones y peculiaridades, pero creo que era conveniente explorar esta vía, y más teniendo en cuenta que es una vía de altas capacidades, de más de trece mil vehículos diarios, con una alta siniestralidad y que nos conecta con Francia.

Yo creo que habría que ser mucho más ambiciosos en esta materia, porque evidentemente ser la puerta con Francia es para Navarra beneficioso en su conjunto económicamente, y creo que ahí es por lo que se debía haber apostado en su momento.

Con respecto a las obras que quedan pendientes todavía de los tramos se lleva cierto retraso, con base en las promesas que se nos han ido haciendo, y creo que hay que pedirles, y es de justicia pedir celeridad en los trámites burocráticos y administrativos y, sobre todo, una petición, que creo que es conveniente, que es transparencia. Creo que ustedes deben ser mucho más transparentes a la hora de poner en el panel de transparencia, por ejemplo, la documentación que debe existir para comprobar que, efectivamente, la licitación y la contratación se han hecho con base en el cumplimiento de la normativa, cuestión que no entendemos por qué no está el último reciente de los túneles de Belate, pero insisto que creo que es conveniente que ustedes no se coman sus palabras y empiecen a trabajar y a gestionar los recursos.

Termino. Si de verdad ustedes quieren cumplir plazos, tienen dos posibilidades: hacer lo que están haciendo, en los presupuestos ya vemos que prácticamente no se ve esa celeridad que tanto anuncian o, como digo, inyectar para realmente cumplir con lo que ustedes han prometido. Me temo que seguirán en la tónica de invertir lo justo para ustedes también quedar mal en el hecho y bien en el titular.

Sin más, quiero agradecer las explicaciones, creo que no han sido todas las que ustedes deberían de plantear, y no sé si es bueno o no, pero hoy ustedes no han dado plazos. Ya saben aquello de que piensa mal y acertará, y es que quizás esto se ralentiza mucho más de lo que ya venimos denunciando. Sin más, muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias a usted, señor García. A continuación es el turno de Unión del Pueblo Navarro. Entiendo que el señor González es el portavoz. Cuando quiera tiene la palabra por un tiempo máximo de diez minutos.

SR. GONZÁLEZ FELIPE: Gracias, Presidenta, y bienvenidos el señor Consejero y su equipo. El otro día en el Pleno en el que le pregunté acerca de sus planes en relación con la 121-A, Consejero, empezó su respuesta diciéndome que usted era más de hacer que de decir qué iba a hacer. Pues vaya manera de hacer. Si va a seguir así, acabará la legislatura sin decir qué va a hacer, cierto, pero también sin hacer.

Me permito apuntarle algunas cosas que debería haber hecho y no ha hecho, debería haberse presentado usted a su toma de posesión habiendo dejado de ser administrador único de una sociedad que trabaja para el Gobierno, porque sabía que era incompatible con el puesto de Consejero de ese mismo Gobierno, y no estar durante veinticinco días incumpliendo la ley y, encima, hacerse el sueco cuando le preguntábamos por ello, cuando le decíamos que esa situación era ilegal.

Debería haber adjudicado los contratos de conservación integral de carreteras que acabaron el 30 de noviembre, contratos de los que dependen cuestiones tan capitales como el plan de vialidad invernal, que en un invierno con episodios de dureza climática como los que estamos viviendo se está afrontando con contratos no solo no renovados, sino ni siquiera licitados medio año después de su llegada al departamento.

En cuanto a lo que parece ser, por las informaciones que van apareciendo, la chapuza del siglo, vamos a confiar en que no haya otras intenciones de adjudicación de las obras de los túneles de Belate. Hay varias cosas que debería de haber hecho, Consejero, hay varias. Lo primero, informarse mejor, y si estaba bien informado, no mentir —aunque es difícil pedirle eso a un socialista— para justificar un procedimiento que a todas luces carece de las garantías necesarias para asegurar el cumplimiento de la propia ley de contratos.

¿Por qué le digo esto? Porque ante los votos particulares de tres componentes de la Mesa —seis votos— no se le ocurre otra cosa que decir que es habitual que haya discrepancias entre los técnicos, ya que para garantizar que en estas adjudicaciones haya un debate y un consenso, se incluyen técnicos de diferentes áreas. ¿De qué áreas, Consejero? En esa Mesa los cinco técnicos son los tres directores de servicio de la Dirección General del señor López, y dos jefes de sección del servicio del Presidente de la Mesa, y los no técnicos son pues ni más ni menos que los que exige la ley: el Secretario de la Mesa, jurista del departamento, el interventor delegado del propio departamento y el miembro de la Junta de Contratación.

Por supuesto, deberían haber publicado en el portal de contratación, sección transparencia, toda la documentación del proceso. Les subieron ayer. La última acta subida está firmada por el señor López el día 7 de septiembre. Por cierto, el acta final de adjudicación, que era el único documento que estaba publicado, ahora no está. Ya me responderá por qué.

Por cierto, también deberían haberle enviado a este portavoz —hoy ya se cumple el plazo— toda la documentación interna que se ha pedido desde hace diez días, y que, si no la envían, la reclamaré por la vía adecuada. No podemos admitir que se justifique la mala praxis, que se atente contra los principios básicos de igualdad de trato, no discriminación y transparencia, que en una obra que por su trascendencia social y económica resulta estratégica para Navarra exista la más mínima duda de solvencia técnica, ni de que el procedimiento de adjudicación sea

impugnado y nos aumente aun más el considerable retraso que la obra acumula, ya lo ha dicho el portavoz del Partido Popular.

Le recuerdo que la previsión de esta obra era que los dos túneles estuvieran desdoblados a finales de este año o principios del siguiente. Este proceso va día a día acumulando dudas. La primera, la del propio Presidente, un señor para el que, sin ningún tipo de disimulo, se incluyen durante varios años en la propia ley de presupuestos, este año, para disimular, por cierto, y seguir manteniéndolo, en la ley de medidas fiscales, una disposición adicional para permitirle seguir en su puesto de trabajo, tal cual, si tiene la desfachatez de hacerlo así, porque tiene más de setenta años y no podría seguir como funcionario.

Un funcionario que hasta la llegada del Partido Socialista al poder ha ejercido un negociado. De pronto, ese funcionario se vuelve imprescindible para sacar adelante las obras más importantes de Navarra, y hay que mantenerlo en su puesto de trabajo por encima de todo. ¿No hay más ingenieros en obras públicas, Consejero? Ya me dirá cuántos y el motivo por el que se mantiene a este señor a través de un procedimiento tan poco habitual. Mire, yo llevo treinta y cinco años siendo funcionario, y no había visto una cosa como esta. Espero que como primera parte de su réplica me vaya aclarando todas estas dudas que, por cierto, para nada aclaró en la respuesta a la pregunta que se le hizo el pasado Pleno.

La obra de los túneles de Belate es quizá la más importante obra pública que se va a licitar en Navarra en años, y no solo es importante porque se dé respuesta a la Directiva Europea 54/2004, sobre requisitos mínimos de seguridad para los túneles de la red transeuropea de carreteras, es más importante aun si cabe porque es parte de una solución estratégica para articular el territorio, conectar Navarra con Europa y dotar de impulso y posibilidades de desarrollo económico y social a unas comarcas en claro retroceso social.

La 121-A es una obra, por tanto, en la que confluyen multitud de elementos, y uno de los más importantes, por supuesto, es el desdoblamiento de los túneles de Belate, y cometeríamos un error tremendo si no se aborda de forma conjunta con el resto de la obra. Saben de sobra cuál es nuestra posición con respecto a la solución que han adoptado para la 121-A, el más que discutido 2+1, solución que se ha calificado con toda razón de injusta, insuficiente y, sobre todo, insegura.

Fíjense, lo que nadie discute es el diseño. Me refiero a la solución técnica que han planteado para el desdoble de los túneles. Explicaba el señor Ciriza aquí, y el señor López lo ha dicho ahora mismo —el señor Ciriza lo decía hace tres años— que iban a tener más de cuatro kilómetros interiores con calzada 2+2, otros dos kilómetros de carretera a cielo abierto entre los túneles con otros también calzada 2+2, al igual que los tramos de inicio y final, que serían otros dos kilómetros prácticamente, dos y medio, con la misma calzada, casi diez kilómetros de autovía 2+2 encajados en una obra 2+1. No tiene ningún sentido hacer muy seguros los túneles y no vincularlos con una 121-A altamente peligrosa.

¿No creen que ante una ejecución del calibre, duplicar los túneles debería considerarse la proporcionalidad de las acciones en el exterior, o les parece más adecuado acabar los túneles en una variante de pueblo con carril bici, como ha propuesto en este Parlamento en algún momento Euskal Herria Bildu? ¿Han pensado qué van a hacer cuando acabe la obra del 2+1 y el

desdoblamiento de los túneles, retiren la cartelería y el límite de velocidad y la opción se haya quedado corta, peligrosísima, con unos fabulosos túneles desdoblados que se encuentran con un embudo a la salida?

Es un error monumental en una ejecución del calibre de duplicar los túneles no considerar la proporcionalidad de la obra a realizar en el exterior. La 121-A solo será verdaderamente segura cuando sea capaz de absorber toda la densidad de tráfico y esté dimensionada de acuerdo con las previsiones de las que nos están hablando voces tan autorizadas como el Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, las asociaciones de transportistas o muchísimos vecinos de esas treinta localidades que ustedes decían.

Le decía el otro día que su empeñamiento en mantener una solución equivocada y no tomar ni siquiera en cuenta la circular 1/2021 del Ministerio de Transportes, y en concreto ese punto 2.4, que no dice otra cosa que en todas las obras 2+1 se tenga en cuenta la posibilidad de ampliar a 2+2, bien porque en su momento no había dinero o porque las condiciones de circulación de la vía cambien, es una cuestión que no responde a criterios técnicos sino meramente políticos, porque solo responde a los intereses de quien les mantiene en el poder, ese partido que lleva cuarenta años en contra del desarrollo de Navarra, que ha intentado boicotear todas las obras públicas que se han impulsado y que han impulsado ese desarrollo. Ese partido que ahora pide que se desvíe el tráfico pesado por la A-15, cuando debido a su posición esa vía, recuerden, hubo que gastar más de cinco mil millones de las antiguas pesetas en gastos de seguridad, y ello porque sus colegas de ETA pusieron no solo a las obras, sino a las personas implicadas en el punto de mira de las pistolas de ETA. Recuérdenlo. Yo sí lo recuerdo.

No vamos a descubrir aquí los intereses de Bildu. Bildu prefiere para Navarra carriles bici o sendas de burros y no vías seguras de alta capacidad que nos conecten con el mundo y nos acerquen al desarrollo y al bienestar social. Todo esto, señores del PSN, les da igual. Yo ya sé que les da igual, les importa un comino, les da igual el progreso, y eso que dicen que son progresistas. ¿Progresistas? Supongo que en lo individual, en la posibilidad que les dan los señores de Bildu o la extrema derecha de Junts de ocupar el poder, porque el progreso de nuestra tierra, el bienestar de nuestras gentes, a ustedes les importa un comino. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias, señor González. A continuación es el tiempo del Partido Socialista, y para ello, señor Lecumberry, tiene la palabra cuando quiera.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Muchas gracias, señora Presidenta. Bienvenidos, por supuesto, tanto el Consejero, Director General y los miembros del gabinete. Muchas gracias, además, por la documentación que se nos ha entregado, que siempre se agradece.

Vamos a ver, después de esta intervención del señor González, que yo creo que está más relacionada con todos los problemas internos que tienen ellos y estas sobreactuaciones para hacer un poco humo y disimular sus propias cuestiones internas, no veo otra explicación, porque sinceramente ha dicho usted cosas que son difíciles de entender. Entre otras cosas, así, y al final, dice usted «el embudo de la salida de los túneles». Pero ¿usted ha visto...? Creo que usted venía ya con esto preparado y no ha visto ni siquiera la explicación que se le ha dado. O, si no, revise la documentación que se nos ha dado. ¿A la salida del túnel de Almandoz? No, usted no ha visto nada, porque si no, no sé cómo puede hablar de un embudo, cuando siguen los dos carriles, y

se está hablando de las infraestructuras que se van a hacer precisamente para darle esa salida al desdoblamiento de los túneles.

Usted nos ha venido aquí a hablar de los túneles de Belate de un montón de cuestiones, que ya se explicaron contundentemente por parte del Consejero. Otra cosa es que a ustedes les dé exactamente igual, porque lo que se pretende ahora mismo es tratar de tapar sus entretelas con el humo de otras cuestiones que no existen, claramente, y no solo eso, sino que venimos a una comparecencia para informar sobre las obras de conversión de la Nacional 121, y usted ha dedicado prácticamente el 60 % de su intervención a hablarnos de las obras de Belate, que pasado mañana vamos a Pleno precisamente a hablar de ellas.

Por eso le digo, señor González, que, más allá de estas cuestiones, que las han preparado sin ni siquiera escuchar ni poner ningún interés en las explicaciones, de verdad, que se les está dando, yo creo que de lo que tenemos que hablar y en lo que nos tenemos que centrar es en el motivo de esta Comisión. El motivo de esta Comisión es informar sobre la conversión de la 121 en 2+1 y de cuál es la situación. Si de verdad tenemos interés en saberlo, creo que lo que hay que hacer es escuchar y preguntar sobre las cuestiones que nos puedan interesar o que creamos que no han quedado suficientemente claras.

Si de lo que se trata es de otra cosa, me parece muy bien, están ustedes en su derecho, pero el interés que ustedes dicen tener en esta obra creo que es más bien falso, o al menos con un intento de manipularlo.

A nosotros sí que nos interesa esta obra, una obra muy compleja, una obra muy demandada por todos los pueblos y por todos los vecinos de la zona, una obra que ustedes mismos han reclamado de forma reiterada cuando ya no gobernaban, una obra que ahora se está viendo los resultados de un trabajo anterior, también hay que decirlo, de un trabajo de proyección, de un trabajo económico, jurídico, técnico muy complejo, y ahora estamos viendo la ejecución.

Una ejecución, lo ha explicado el Consejero, que ya va casi en tres de las cinco fases en un altísimo nivel de desarrollo, con casi la mitad de los sesenta y dos kilómetros del tramo ya en uso después de las modificaciones, y el resto en un nivel muy alto de proyección. Esta carretera, que no solamente ocupa a los navarros sino a todo el tránsito de vehículos pesados, que se hablaba de casi tres mil diarios por esta gran línea de conexión entre Navarra y Europa, creo que está empezando a dar unos buenos resultados.

Quiero destacar un dato que se ha dado. Usted mismo decía que esta obra terrible, donde... Ya con lo que se ha realizado durante el 2023 no ha habido ni un solo fallecimiento. Creo que es algo para tener en cuenta, después de esos datos tan negros y oscuros que usted nos ha planteado aquí. Ya empezamos a tener unos resultados de toda la inversión y de todo el esfuerzo que se está haciendo. Creo que merece la pena.

Decía el señor García, permítame, ha tenido usted un pequeño derrape de egocentrismo, permítame que se lo diga. Ya sé que es usted de Cintruénigo, que es el mismo pueblo de la Presidenta del Gobierno Navarra, pero tenga usted en cuenta que Navarra es mucho más que Cintruénigo o que la Ribera. Lo digo porque dice usted que desde Navarra no se puede ir en la autovía a Madrid. Perdone usted. Desde Alsasua sale la Nacional 1, Alsasua, Navarra, y te lleva

directamente a Madrid. La Nacional 1. Es más, si quiere usted salir de Pamplona, que yo lo he hecho muchas veces, puede ir por toda la autovía de la Sakana, enlazar con la Nacional 1 y llegar a Madrid. Sí, igual le sorprende, pero es cuestión de mirar el Maps. (MURMULLOS).

Efectivamente, y digo esto porque hacen ustedes unos comentarios a veces muy rocambolescos —sí, señor García, se lo aseguro, lo he hecho en persona— pero absolutamente falsos. «Desde Navarra no se puede ir en la autovía a Madrid». Bueno, no es cierto, eso no es correcto. Aparte ya de que estamos hablando nuevamente de la 121, y ante estas extensas, estas pormenorizadas, estas transparentes —no, se llega en menos tiempo— explicaciones que se nos ha dado de la 121, sigue usted erre que erre con algún discurso que tenía de la anterior legislatura o de otros momentos. Sí, pero ahora mismo estamos en una situación completamente distinta, como se ha explicado muy bien, en grado de ejecución, en grado de proyecto, y algunas de ellas ya terminadas, algunos de los tramos, y con un proyecto que ustedes podrán decir: «no, en lugar de 2+1, que sea 2+2 durante todo, y que sea tal y que se haga más, y que se ponga...»

Es una solución que se está utilizando en muchos países de Europa, que está dando muy buenos resultados, y que con la densidad de tráfico que tenemos, con la orografía tan complicada que tenemos que afrontar en estos tramos, creemos nosotros que es una obra que está dando un buen resultado.

Pocos hechos y muchos titulares nos decía. A la vista está, creo que los hechos son muchos, los titulares, pocos, salvo los que nos intentan dar ustedes, y las sombras, esas sombras que ven ustedes en la ejecución de este proyecto, yo creo que está más debido a las gafas oscuras que llevan ustedes puestas de forma continuada que a la realidad y a la transparencia de la documentación y de la ejecución de esta obra que nos están dando.

Yo voy acabando. Creo que se está haciendo un gran esfuerzo, que lo estamos haciendo todos los navarros. Creo que han pretendido ustedes afearnos por una especie de inacción en una cuestión en la que los hechos, los datos objetivos son muy claros y muy contundentes. Lo está diciendo no solamente el Gobierno de Navarra, sino lo están diciendo los propios alcaldes y todos los afectados que ya están disfrutando de las soluciones técnicas que se les está dando, con un alto nivel de esfuerzo económico, se hablaba ya de más de cuarenta y cinco millones gastados, cincuenta y cinco millones en ejecución, efectivamente, más de setenta millones, incluido el IVA, en el desdoblamiento de las obras de Belate.

Permítame recordarle también un pequeño detalle: hace más de veinte años que salió la directiva europea que exigía a Navarra y al resto de túneles de Europa de estas dimensiones el desdoblamiento de los mismos. Ahora tenemos ya la adjudicación encima de la mesa, ahora, veinte años después, creo que este es un trabajo que hay que valorar y, en lugar de poner zancadillas a proyectos tan importantes como estos, demostrar que de verdad tienen ustedes interés por Navarra y por nuestras infraestructuras y en lugar, como digo, de poner zancadillas, deberían valorar un poco más el esfuerzo que se está haciendo. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias a usted, señor Lecumberri. A continuación, el señor Araiz, por EH Bildu, tiene la palabra por un tiempo máximo de diez minutos.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari andrea. Ongi etorri Chivite jaunari eta berarekin etorri diren beste hiru lankideei ere. Eskerrik asko emandako informazio guztiarengatik eta, bueno ba hasiko gara honetaz hitz egiten, ba gauza asko daudelako omen esateko.

Yo la verdad es que después de la petición que se hizo por el Partido Popular, es cierto que se hizo ya hace tiempo y que, por lo tanto, la petición probablemente no tenía en mente el tema de lo que ha ocurrido estos últimos días, las informaciones que se nos han transmitido en relación con la adjudicación. Estaba pendiente incluso la adjudicación, y no sé si le ha venido muy bien al señor portavoz del Partido Popular, al señor García, para decir lo que ha dicho.

En realidad ha venido a decir tres cosas: que no se cumplen los plazos, que hay un retraso impresionante, que hay una falta de ambición a la hora de ejecutar esta obra. Ha pedido celeridad en lo que queda y ha pedido transparencia diciendo que no estaba la información. Pues yo, la información a la que se refería el señor García la he obtenido de la web. Ni se la he pedido al departamento, y la he obtenido de la web. Toda esa información que algunos sí que parecía que tenían antes de que se publicara en la web y en otros sitios, porque alguien ha facilitado esa información a algún grupo político concreto y a algún medio de comunicación, los demás no teníamos ninguna información y la hemos tenido que obtener de la web, señor García. Si usted no la ha encontrado, está. Esa información que usted ha planteado está.

Yo creo que hay que hacer un poco de historia de esta obra y, efectivamente, es una obra importante, necesaria, pero decía ahora el portavoz del Partido Socialista que, creo que es el año 2004, la Directiva Europea 2004/54, de 29 de abril, sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de carreteras, planteaba una serie de requisitos mínimos para garantizar esa seguridad en los túneles. Esto creo que fue a raíz de aquel accidente que se produjo en los túneles en Los Alpes, en Suiza. Por ahí vino la necesidad de revisar la situación de todos los túneles. Fue en el año 2004.

Hasta el año 2020, es decir, dieciséis años después, y cuando ya estaba incluso superado el plazo legal, porque primero fueron diez años, se amplió a cinco años la entrada en vigor de los requisitos técnicos y la entrada en vigor de la propia directiva, hasta el año 2020 yo creo que el señor Ayerdi, en aquel momento Consejero de Desarrollo Económico al que competía esta materia, tuvo que remitir una carta diciéndole a Europa: señores, estamos en esto, esto lo vamos a hacer, vamos a plantear un plazo para la ejecución, pidiendo una moratoria de cuatro años más para poder ejecutar estas obras, y nos encontramos en que, efectivamente, todavía no se han realizado estas obras, pero están en vías de ejecución. Creo que esto es lo importante.

Vamos a valorar si vamos a ser capaces de garantizar que se cumpla esta directiva, que estos elementos de seguridad que en estos momentos no se están garantizando en los túneles y, bueno, yo creo que eso es lo importante, que se hagan estas obras, que se ejecuten las obras del túnel de Belate, más allá de que, efectivamente, hace falta transparencia, hace falta información, y vamos a ver, ya lo veremos a lo largo de los próximos días y semanas seguro que vamos a tener oportunidad de hablar profusamente de ello, pero desde luego creemos que lo importante es decirle a la opinión pública que algo que tenía que haber hecho ya hace muchos años se ha empezado a hacer.

Yo creo que eso es, en estos momentos, aparte de que el conjunto de los tramos se va desarrollando poco a poco, tengo que recordar que hasta nuestro grupo parlamentario en Madrid tuvo que realizar una enmienda para poder aportar fondos para esta obra. No somos, desde luego, quienes hemos puesto el dinero, pero el trabajo, es decir, el compromiso político también con esta obra lo hemos manifestado incluso en enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado para, creo recordar que fue una enmienda de diez millones de euros, aportar financiación, que la necesita esta obra y que durante muchos años no la ha tenido.

Durante muchos años Unión del Pueblo Navarro ha defendido un modelo de obra y un modelo de carretera, y cuando volvió a la oposición empezó a defender otro modelo distinto, solo por oponerse al que se estaba ejecutando, y en este sentido sí que nos preocupa, en el mejor sentido de la palabra, que el tramo 5, por ejemplo, que es el más complejo, yo creo que hay que reconocer las dificultades de ese tramo, ya se han dicho aquí, las estructuras que pertenecen a este tramo, los túneles que pertenecen a este tramo, pero las afecciones medioambientales son importantes. Hay que reconocer que si finalmente en el proyecto, por lo que nos ha dicho el director general, del doble carril en una parte de lo que era la antigua carretera, la actual 1210, el acceso a Lesaka, el acceso sur a Vera, como se está planteando, es decir, toda esa serie de planteamientos o reivindicaciones de la gente de la zona, de los alcaldes de la zona en relación con la seguridad en este tramo, yo creo que si todo eso se recoge, se va a ver muy mejorado el proyecto inicial. Animamos al departamento a que termine de una vez por todas el proyecto, que avance lo más rápidamente que pueda, porque aquí sí que vamos a tener problemas de tráfico en la ejecución de estas obras, porque el trazado es muy complicado.

Hemos tenido problemas, se han solventado como buenamente se ha podido, con mucha paciencia de quienes transcurren por esa carretera y, desde luego, en su momento nuestro grupo parlamentario, hace ya dos años y medio, creo que fue, planteamos una moción aquí que fue desestimada por el Pleno del Parlamento, solicitando el desvío mientras duraran las obras del tráfico pesado hacia otra vía de gran capacidad que circula por Navarra. No se aprobó, pero yo creo que cuando entremos en el tramo 5 nos acordaremos de esta moción, volveremos a plantear este problema, porque ahí sí que lo vamos a ver de una forma muy cruda y, desde luego, lo gravoso que es hacer obras y tener miles de camiones al día pasando por estas carreteras.

En definitiva, nosotros, como digo, insistimos en que hay que trabajar para que esto se termine cuanto antes y, desde luego, los resultados se van viendo poco a poco, pero se van viendo, y eso es importante, se va viendo que en aquellos tramos en los que se ha puesto esta mediana ha garantizado mejor la seguridad que lo que tenía anteriormente esa propia vía de circulación, y ya veremos, tendremos oportunidad de hablar de todos estos elementos de falta de transparencia que se nos está diciendo, y nada más, y que sigan trabajando, que hay mucho tajo por delante.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias, señor Araiz. A continuación, el señor Azcona, por parte de Geroa Bai, tiene la palabra. Cuando quiera. (PROBLEMA TÉCNICO CON EL MICRO). Pues se suspende la sesión durante unos minutos mientras se arregla este pequeño problema técnico, espero.

(Se suspende la sesión a las 13 horas y 14 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 13 horas y 17 minutos).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Parece que podemos continuar. Iba a iniciar la palabra el señor Azcona, de Geroa Bai. Cuando quiera.

SR. AZCONA MOLINET: Eskerrik asko, Presidenta. También quiero agradecer las explicaciones del Consejero y del Director General, y agradecer la presencia del resto del equipo. Desde Geroa Bai creo que vamos a centrar, además, creo en ese sentido también el grupo parlamentario que ha pedido la comparecencia se ha centrado al objeto de esta comparecencia, que es explicar cómo se están desarrollando estas obras. Luego hablaremos un poco más de la adjudicación de los túneles.

Es curioso también incidir en el arco temporal de esta obra, desde cuándo esta obra está pendiente por desarrollar, una de las, si no es decir la primera, que estaba pendiente de desarrollar en su volumen en el conjunto de la red de carreteras de Navarra desde hace demasiado tiempo, tanto que parece que el arco temporal, como les he dicho, se quiere circunscribir a los últimos años, y ya desde 2004, desde la directiva europea se sabe que estos túneles de Belate y el conjunto de la carretera había que readecuarlos.

Habría que recordar también en esos plazos que el anterior plan de carreteras, que ahora se citaba el de 2008, se quedó un 92% sin ejecutar. Por tanto, solo se llevaron adelante obras por valor del 8% del conjunto de las que estaban previstas, y entre ellas, evidentemente, estaba esta, seguramente entre las más importantes de las recogidas en aquel plan de 2008 para dar respuesta a las necesidades.

También quiero poner en valor lo que en los últimos años, a partir de 2015, se invirtió en lo que es el túnel, en temas de sistema eléctrico, de seguridad contra incendios, de túneles de salidas, cuestiones que se fueron haciendo siempre delimitadas por la situación de insuficiencia financiera, que yo creo que es la clave a la hora de explicar los posibles retrasos que está llevando esta obra en las últimas décadas, para explicar esta situación.

¿Por qué digo condicionadas por esto? Porque venimos —yo creo que también se ha hecho un dibujo— de un modelo insostenible de financiación de obras o de acometer obras públicas e infraestructuras, en este caso en la red de carreteras, que ha propiciado en este caso Unión del Pueblo Navarro, y también con la ayuda del Partido Popular, que son los que ahora parece que urgen en esa ambición y en ese cronograma.

Digo un modelo insostenible porque no está de más recordar cómo los presupuestos de Navarra durante las últimas décadas han presupuestado de forma insuficiente las necesidades. Ahí el resultado de no cumplir con el último Plan de Carreteras 2008 más que en un 8%, que además, yo creo que no se ha dicho todavía aquí, que el gran montante económico que se destina en los presupuestos de Navarra para acometer infraestructuras es para pagar los peajes en sombra de obras que se realizaron con un modelo que, desde luego, no ha sido para nada el que ha propiciado que ahora mismo los gobiernos actuales tengan encima de la mesa disponibilidad presupuestaria para acometer el resto de las obras pendientes.

Es decir, tenemos un modelo heredado que ha supuesto una parálisis clara y cierta en lo que es ese itinerario de acometer grandes infraestructuras en la red de carreteras. En este caso, yo creo

que se analizó muy bien, y el señor García, que es el proponente de esta comparecencia, participó en la Mesa de Carreteras, en la que se puso en negro sobre blanco las necesidades del conjunto de la red de carreteras de Navarra en más de mil millones hablábamos en un principio, yo creo que acabamos hablando de casi mil quinientos millones de euros de necesidades en obras, y también yo creo que había una cuestión indiscutible, que es que esta obra, lo que es la Nacional 121-A más los túneles, era una obra prioritaria para el Gobierno, y yo creo que en ese camino es en el que estamos.

Se ha explicado por parte del Consejero cómo ha habido avances sustanciales en los últimos años en esta obra. También hemos vivido cómo precisamente aquellos partidos que propiciaron desde el Gobierno ese modelo insostenible cambiaban incluso su propio discurso de defender en su propio programa electoral la solución del 2+1 para esta carretera a decir que hacía falta una autovía de mil millones de euros para esta zona. Es decir, yo creo que, en ese sentido, el Gobierno en las últimas legislaturas, en los últimos años, le está hincando el diente de verdad a esta necesidad, y con esos condicionantes que ya ha puesto encima de la mesa, entre ellos el presupuestario y financiero, se están viendo avances que se han explicado por parte de los comparecientes.

Por lo tanto, desde Geroa Bai queremos acompañar y seguir diciendo que para nosotros, para Geroa Bai y para el Gobierno, es una prioridad dentro de la red de carreteras de Navarra avanzar en esta importante obra que, ya se ha explicado, conecta Navarra con Francia en este caso, con Europa, y, por tanto, darle la relevancia que tiene, que entendemos que es el esfuerzo y la prioridad que se le está dando desde el Gobierno.

Respecto a la adjudicación de los túneles, que, desde luego, no estaba en el objeto, ni siquiera en la mente, de la petición de esta comparecencia, porque viene pedida con anterioridad, sí hay que decir que seguramente vamos a tener tiempo para seguir debatiendo sobre este asunto. El jueves mismo tenemos una propuesta de moción por parte de Unión del Pueblo Navarro que también discutirá sobre este sentido. Desde luego, más allá de las explicaciones concretas sobre esa adjudicación, debo decir que se avanza en lo que está propuesto en los acuerdos programáticos de este Gobierno, se avanza en las necesidades de la red de carreteras de Navarra y se avanza a un ritmo que entendemos que es razonable, sabiendo los condicionantes que hay, y, desde luego, hay otro acuerdo importante que esperemos que se vaya reflexionando a futuro, que es cómo vamos a conseguir suficiencia financiera para mantener nuestros tres mil quinientos kilómetros —si no me equivoco— de red de carreteras de Navarra.

Ahí hay una propuesta, que es la constitución de una empresa pública que gestionará las vías de alta capacidad y que también dotará de recursos al conjunto de la red de carreteras de Navarra, y concretamente a estas vías, que tienen un tránsito de vehículos, y de vehículos pesados para mercancías que no es nada desdeñable y que es importante acometer.

No voy a repetir —tenía aquí apuntados los avances en la obra— lo que queda pendiente, yo creo que se ha explicado muy bien. La obra final, si no tengo mal las cifras, va a suponer unos ciento ochenta millones de euros, que en dos años de peajes en sombra lo podríamos acometer. Ciento ochenta millones de euros, dos años de peajes en sombra, nada más. Por tanto, a pesar de estas condicionantes, debemos reforzar ese avance fundamental en este eje, y decir que por

parte de Geroa Bai acompañamos al Gobierno en esta decisión y en esta consecución de las obras. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias, señor Azcona. A continuación el señor López, de Contigo-Zurekin, tiene la palabra. Cuando quiera.

SR. AZCONA MOLINET: Eskerrik asko, lehendakari andrea. Muchas gracias, Consejero. Gracias, Director General, por las explicaciones dadas. Me van a permitir que empiece un poco sorprendido por la intervención del portavoz de Unión del Pueblo Navarro, porque, más allá de hablar del objeto de la comparecencia, ha hablado del trabajo anterior del Consejero, de las obras de licitación y, por qué no, incluso ha mencionado a la ETA, porque eso que no falte.

En ese sentido, me parece mucho más responsable la intervención del señor García, que por lo menos ha hablado de plazos y se ha concretado un poco al tema, aunque también, señor García, le debo decir que, es cierto, ha habido retrasos, pero también en la información que se nos ha facilitado se está viendo, lejos de ese cuadro que usted parece que pinta, de inacción, parálisis, máquinas paradas en caminos de tierra por las que tenemos que andar en las carreteras de Navarra, tramos acabados, tramo 1 acaba en abril de 2022, en septiembre de 2022 el tramo 2, el tramo 4 en noviembre del 2023. Es decir, que los trabajos se van haciendo. ¿Retrasos? Sí, pero por lo menos se van haciendo.

Yo no tengo la osadía técnica de decir cuál es la gran solución que hay que hablar, como ha comentado el señor González, un poco ha mencionado su 2+2 o la famosa autovía. Yo entiendo que las infraestructuras tienen que resolver técnicamente, ser funcionales y resolver los problemas que tienen que acometer. Si las ratios de ida y vuelta en una carretera no son las mismas, obviamente, la distribución de los carriles de ida y vuelta no debería ser la misma.

He de decir que plantear como se ha planteado alegremente una autovía, primero, que competir con la AP-15 en el tema del tráfico pesado me parece un desvío innecesario de tráfico pesado a la Nacional 121; y segundo, que yo no sé muy bien cómo solucionarían con su famosa autovía un tramo tan complicado como podría ser el tramo 5, al margen del coste económico y, por supuesto, el coste ambiental elevadísimo que tiene esa construcción.

No me voy a alargar mucho más, porque prácticamente se ha dicho todo lo que estamos. Sí que es cierto que es importante cumplir la normativa europea. Estamos ahora mismo en el proceso de que eso se cumpla, en proceso de ejecución, y simplemente debo decir que desde Contigo-Zurekin apoyamos al Gobierno en lo que se refiere a las obras de la Nacional 121 y a sus variantes, y a las obras de los túneles de Belate. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias a usted, señor López. A continuación, y ya para terminar, el representante de Vox, el señor Jiménez, tiene la palabra.

SR. JIMÉNEZ ROMÁN: Buenos días, Presidenta. Bienvenido, señor Consejero y equipo. Nada, yo creo que se ha dicho todo. Sí se ha visto ese retraso que, bueno, solamente vamos a pedir desde nuestro grupo que haya celeridad, que tenga la continuidad correspondiente y se pueda terminar cuanto antes, siempre con la premisa de la seguridad, eso es así. Pocas cosas más. Queremos darle las gracias por la información que nos ha dado, y nos seguimos viendo. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muy bien, pues muchísimas gracias. Ahora vamos a suspender unos minutos la sesión. Les ruego que no sea demasiado tiempo, para que luego pueda continuar el señor Chivite.

(Se suspende la sesión a las 13 horas y 28 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 13 horas y 33 minutos).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Pues parece que ya estamos en disposición de continuar, si toman asiento. Cuando quiera, señor Consejero, señor Chivite, tiene la palabra para dar respuesta a las intervenciones de los grupos.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Chivite Cornago): Muchas gracias, Presidenta. Lo primero, para que no se quiera después comentar que lo que eludimos es la pregunta sobre la licitación, me voy a referir a lo que ya les dije el 25 de enero en sede parlamentaria, y voy a ser contundente. El proceso de licitación y adjudicación de las obras del desdoblamiento del túnel de Belate es un proceso completamente legal y transparente.

Aquí, los únicos que están poniendo en cuestión este proceso son ustedes. No ha habido alegaciones por parte de las constructoras, el informe está aprobado, está en el portal de transparencia lo que tiene que estar. Ustedes saben que hay plazos para ir cargando la documentación, se van cumpliendo adecuadamente, y después, como además van a volver a preguntar reiteradamente en la comparecencia, y supongo que hasta el infinito y más allá, vamos a centrarnos en continuar con el objeto de lo que es la comparecencia, que es hablar sobre las obras de conversión de la Nacional 121 a una carretera 2+1.

También debo lamentar aquí que tanto el Partido Popular como el partido de UPN a lo que se han dedicado es a criticar, a criticar los tiempos, a criticar la obra, a criticar la infraestructura, y nada —absolutamente nada— a preguntar. Aquí mi director general y mi equipo han estado trabajando intensamente para preparar una documentación técnica que también se les ha entregado en una obra altamente compleja tanto en diseño como en licitación como ejecución. Qué maravilla, qué bien lo hemos hecho, no tienen ninguna duda. En cambio, de temas que no tienen que ver con esto, tienen todas. Bueno, pues lo lamento profundamente.

Lamento profundamente que ustedes no estén trabajando en el desarrollo de una infraestructura fundamental que nos conecta con Europa, que nos conecta de una forma segura y que, además, nos conecta de una forma en la cual tenemos que cumplir normativas, como aquí se ha dicho, obligatorias de hace más de veinte años.

Por otro lado, en contra, debo agradecer al resto de grupos su comprensión por entender que en esta obra, efectivamente, hay plazos que se están incumpliendo, que se dijeron, y que, efectivamente, van con retraso, pero debo decir que ese retraso muchas veces viene condicionado por dos cosas. Como ha dicho el señor Azcona, una, que la disponibilidad presupuestaria nunca ha sido la que nos hubiese gustado. Pero después otra que es fundamental, que comentaba el señor Araiz, el tema de la seguridad en las ejecuciones de las obras. Estamos hablando de que estas obras se han realizado con éxito, los aproximadamente veintisiete kilómetros que tenemos ejecutados, con una forma segura y en la cual han convivido una alta capacidad de tráfico que tiene esta obra con la ejecución, y para nosotros es prioritario,

y el tema de las obras que tenemos que acometer en el futuro, ya les comento que también priorizarán la seguridad de la ejecución de las obras sobre cualquier compromiso que aquí se pueda decir que hayamos previsto. Porque lo que estamos presentando son proyectos, son presupuestos, pero desde luego nuestro objetivo es llevar a cabo esta infraestructura con seguridad en los próximos años.

Debo decir que, tal y como se solicitaba en esta comparecencia, hemos trasladado la situación actual de cada tramo de la Nacional 121 y la construcción del nuevo túnel de Belate, y como he comentado al inicio, transformar la nacional que une Navarra con Europa es un hito del Gobierno de Navarra, no solo por la inversión de cada proyecto y actuación sobre el terreno, también un hito porque, después de muchas reclamaciones y peticiones, el Gobierno de Navarra decidió actuar.

Ya les he dicho que los primeros estudios se encargaron en el 2014, y no fue hasta el 2021 cuando se empezó a actuar de manera incuestionable. Pero, como ya se ha comentado aquí, aquí hay un mandato del 2004 en la ejecución de esta obra. Cuando se nos atañe a este departamento —y a mí en concreto— retrasos, ya tuvieron bastante más tiempo que el que he tenido yo por ahora.

Desde que comenzaron las obras hace tres años, como aquí ya se ha dicho, se han ejecutado los diferentes tramos sin apenas espacio de tiempo entre unos y otros. De hecho, esperamos anunciar en breve la adjudicación del tramo tercero para continuar trabajando, como se ha venido haciendo hasta ahora.

UPN y PP son muy predecibles. Sobre todo en el proceso de adjudicación de las obras de Belate, tal y como nos lo han solicitado, ampliaremos toda la información que necesiten, como he dicho en la comparecencia parlamentaria. Vuelvo a insistir en que el proceso de licitación y adjudicación ha sido legal y transparente, y es un proceso refrendado y amparado por informe favorable con reparo no suspensivo del interventor. Lo saben, e insisten en poner el foco en lo negativo, y no en lo positivo, que es que se ha licitado la obra.

No quieran ver fantasmas donde, a partir de ahora, de las próximas semanas, lo que van a ver ustedes son excavadoras, palas y operarios avanzando en conseguir una obra fundamental para Navarra. Vamos a hacer lo que UPN no hizo en su momento porque le faltó valentía y acierto, y para la derecha este hito histórico solo es una oportunidad para seguir intentando manchar la imagen de Navarra, para seguir en el barro contra el Gobierno, para torpedear la acción y la gestión de la Administración. Como les digo, tendremos tiempo en la próxima comparecencia específica sobre el tema para poder disipar cualquier duda. Eso sí, siempre que quieran escuchar. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias a usted, señor Chivite. A continuación pregunto a los grupos si desean hacer alguna pregunta más o alguna intervención. Tienen derecho a ello. Pueden hacerlo durante cinco minutos si algún grupo así lo estima. Parece que el señor Araiz quiere y el señor González también. Entonces les preguntaré a todos si quieren continuar. El señor González, por UPN, tiene la palabra cuando quiera.

SR. GONZÁLEZ FELIPE: Muchas gracias, Presidenta. Yo brevemente, se ha dicho por parte de algunos portavoces que la comparecencia era de la 121. Nos dice el señor Lecumberri que no escuchamos. Yo creo que escuchamos demasiado. Ustedes a lo mejor no leen, porque la comparecencia dice: «Comparecencia, a instancias de la Junta de Portavoces del Consejero de Cohesión Territorial para informar sobre las obras de conversión de la 121 en una carretera 2+1 y la construcción de los nuevos túneles de Belate». Hombre, andamos mal en PISA, pero tanto, yo creo que no.

A la observación del Consejero en relación con que UPN no tuvo valentía, lo que UPN no tuvo es dinero, y ustedes tienen el dinero por castigo, y con mucho dinero, dicen en mi tierra, cualquiera es rico. Por tanto, esa valentía que se les supone cuando se tiene mucho dinero es una valentía disfrazada.

Hay una cosa que también nos estamos cansando de oír en todas las intervenciones que hace el señor representante portavoz de Geroa Bai, el señor Azcona, y es el tema de los peajes en la sombra. Mire, Gipuzkoa empieza a pagar la incineradora este mes hasta el 2055. ¿A cambio de qué factura? Pues mire, entre 23 y 31 millones, 1.085 millones de euros en esos treinta años que va a pagar la incineradora de peajes en la sombra, su partido. Sí, podemos decir... (MURMULLOS). Sí, ya sé que usted es socialverde y el otro es del PNV, pero, bueno, en fin, al respecto de lo que hay, son políticas específicas que se toman en un sitio de una manera, y en otro sitio de otra.

Para terminar, una cosa muy sencilla. Señor López, yo no digo alegremente que la autovía tiene que ser 2+2. No, porque no tengo competencia ni capacidad. Usted probablemente la tendría más que yo debido a su formación técnica. La mía no es esa. Pero lo dice el Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, y algo esos señores entenderán. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias a usted. Señor Lecumberri, por el Partido Socialista, ¿desea intervenir? Cuando quiera.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Muy rápidamente. Lo primero es decirle al señor González: el segundo turno es para hacer preguntas al Consejero. Quiero decir, no ha hecho usted ninguna pregunta. No es que no haya hecho ninguna pregunta en el primer turno en un tema tan complejo, en un tema tan importante, en un tema tan valorado por ustedes, es que ni siquiera en el segundo turno ha hecho ninguna pregunta, se ha dedicado a contestarnos al resto de portavoces, lo cual ya me parece el colmo de los colmos, dado el interés que tienen ustedes en esta obra y la importancia que tiene. (MURMULLOS).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): No tiene usted la palabra, por favor. Nadie le ha dado la palabra.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Y usted, que ni siquiera es portavoz, también se pone a hablar. Esto ya es la caraba, que ni siquiera es portavoz y se pone a hablar sin pedir permiso a la Presidenta, además. ¿Entiende? (MURMULLOS). La verdad que, en fin, si fueran ustedes del partido anarquista lo entendería un poco más... (MURMULLOS). Sí, a la vista de la actitud que tienen.

Bueno, nada más. Yo solo quería decir que esta es una obra muy compleja, desde luego, el Partido Socialista valora el trabajo que se está haciendo en una obra muy complicada en su

proyección, en su ejecución, en su financiación. Creemos que todo el trabajo que se está desarrollando, no solo por el departamento o por la Consejería, sino también por todos los funcionarios, por todos los técnicos, merece una valoración mayor de la que se le está dando.

Por último, queremos darles todo nuestro ánimo desde el Partido Socialista para seguir haciendo un trabajo que es muy importante para todos los navarros, y especialmente para los que viven en esa zona y transitan por esa carretera.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Señor Araiz, por EH Bildu, tiene la palabra por cinco minutos como máximo.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: No voy a entrar en disquisiciones sobre el reglamento. Creo que no es el momento ni el lugar, pero yo sí le voy a hacer una pregunta, señor Chivite, porque le oí el otro día en el Pleno y le he vuelto oír hablar de un informe del interventor. Yo me he leído el voto particular del interventor y, desde luego, me llama la atención, cuando menos me llama la atención que lo que dice el informe del voto particular del vocal interventor en su voto particular, hablando de insuficiencia y motivación que puede generar arbitrariedad e indefensión para los licitadores, y de que tampoco se garantiza que se haya desarrollado el procedimiento con la imparcialidad objetiva, y luego usted nos ha dicho ya dos veces que hay un informe del interventor, cuando le toca informar sobre el proyecto como interventor, porque así está establecido, que emite un informe favorable con un reparo no suspensivo. A mí me llama mucho eso la atención.

Yo le rogaría, y eso es lo que le pregunto, si nos puede facilitar, porque ese sí que no lo hemos encontrado, usted lo citó el otro día en el Pleno, lo ha vuelto a citar hoy, facilítenos una copia de ese informe para que veamos qué razones expone y podamos ver si el interventor mantiene o no mantiene su posición inicial, en la que con tanta contundencia habla de estos aspectos, que, desde luego, son llamativos, o no, o al final hace una cosa, digamos, un «sí, pero no». Por lo tanto, yo le rogaría que nos facilitara a la mayor brevedad posible una copia de ese informe.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): A continuación, el señor Azcona, de Geroa Bai, tiene la palabra.

SR. AZCONA MOLINET: Ante algunas alusiones inciertas, le pediría al señor González, primero, que no mienta; segundo, respeto; y tercero, que si todavía no sabe quién es Geroa Bai, así se puede explicar cómo UPN no hace una lectura correcta de la situación política, y por qué no está en el Gobierno, y cómo podría cambiar su estrategia. Si no sabe quién es Geroa Bai, ya se lo explicaré tranquilamente para que lo conozca bien.

Lo que sí tenemos claro desde Geroa Bai, y se lo he dicho al Consejero en mi primera intervención, es que UPN, o sea, su partido, y ahí no hay ninguna interpretación doble, es quien ha dejado a las arcas forales cien millones de peajes en sombra y dejó en 2014 un remanente negativo de menos ciento ochenta millones, algo que, desde luego, está limitando la acción de los gobiernos para acometer obras tan importantes como esta. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias. No sé si el señor García... Tiene entonces primero la palabra el Partido Popular. Cuando quiera.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Gracias, Presidenta. Decía el Consejero que no teníamos mayor interés, y yo creo que el hecho de que solicitemos su comparecencia es eso, el interés que tenemos para saber cuáles van a ser los plazos. Yo le he hecho una pregunta, y es cuáles son los plazos estimados para finalizar la obra del 2+1, y creo que usted no ha tenido a bien contestar. Por lo tanto, vuelvo a la misma pregunta: ¿cuáles son los plazos de finalización del 2+1? También le he hecho otra pregunta, y es que, a la par de la obra de los túneles de Belate, si van a ejecutar también los diferentes tramos pendientes del 2+1. Por lo tanto, dos preguntas que usted no ha contestado. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias, señor García. A continuación el señor López, de Contigo-Zurekin, tiene la palabra.

SR. LÓPEZ CÓRDOBA: Nada, sin entrar en otras disquisiciones, porque ha habido aquí un pequeño circo bastante gracioso, la verdad, y sin entrar tampoco en esta guerra que tenemos ingenieros y arquitectos por ver quién tiene razón, sí que quería hacer mía un poco también la petición del señor Araiz, y solicitarle al Consejero que si disponen de ese informe, nos lo faciliten.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias. ¿El señor Jiménez, de Vox, quiere intervenir?

SR. JIMÉNEZ ROMÁN: Solamente deseo hacer la misma petición que hace el compañero. Nos gustaría ver ese informe, por favor. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias. Ahora, para terminar, el señor Consejero tiene también un tiempo de cinco minutos para contestar a las réplicas.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Chivite Cornago): Muchas gracias. A los peticionarios del informe de fiscalización debo decirles que ya está enviado al portal de transparencia. De todas formas, como tardará... (MURMULLOS). Está enviado. (MURMULLOS). ¿Puedo terminar, por favor?

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Sí. Les ruego, por favor, que no intervenga ninguno de ustedes, y que dejen al que tiene la palabra.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Chivite Cornago): El informe de fiscalización está enviado al portal de transparencia y, como es posible que cueste algún día en que eso sea público, no tenemos problema en hacerles llegar este documento cuando termine la comparecencia.

Por otro lado, al señor García debo decirle que los plazos no solamente se le han explicado, sino que además los tiene usted, la duración de las obras las tiene en el PowerPoint, que también le han dado una copia. Es cierto que el tramo número 5 —y las explicaciones creo que han sido exhaustivas— tiene una alta complejidad y está en proyecto, con lo cual, ahí no podemos dar una fecha de finalización. Los otros tramos, se ha estado explicando los que están ya, como, por ejemplo, el tramo 3, que está en licitación ya y que pensamos terminar la licitación en breve. En fin, que el tema de los plazos se ha dado a todos.

Me sorprende, será porque llevo poco tiempo en esto, que en una comparecencia para venir a dar las explicaciones, como he dicho antes, acabe de esta manera. Pero creo que se han contestado a todas las preguntas que se han hecho, y para terminar la comparecencia, quiero insistir en algunas de las ideas que se han expuesto a lo largo de esta mañana y que considero que insistir es importante para Navarra.

Quiero insistir en que fue en el 2014, hace diez años, cuando se iniciaron algunos estudios. En el 2021, cuando el Gobierno de María Chivite, el que tomó la iniciativa de poner en marcha las obras para la transformación en una vía 2+1 de la principal carretera de conexión entre Navarra y Europa, que esta obra se ha convertido en una actuación prioritaria para este Gobierno de Navarra, que nuestro objetivo es velar por la seguridad vial en una de las carreteras más transitadas y con mayor volumen de tráfico pesado, y que por ello les aseguro que seguimos buscando el compromiso con el Gobierno de España para que los proyectos de la Nacional 121-A no se paralicen y continúen hasta su finalización. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Bueno, pues agradeciendo la participación del señor Consejero y de su equipo, así como la participación de todos los grupos, y cómo no, la asistencia del señor letrado, y no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

(Se levanta la sesión a las 13 horas y 52 minutos).