



DIARIO DE SESIONES  
DEL  
**PARLAMENTO DE NAVARRA**

---

IX Legislatura

Pamplona, 6 de marzo de 2018

NÚM. 62

---

**TRANSCRIPCIÓN LITERAL**

**COMISIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO**

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JOKIN CASTIELLA IMAZ

**SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 6 DE MARZO DE 2018**

**ORDEN DEL DÍA**

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para explicar la situación, plazos, necesidades y actuaciones que se van a llevar a cabo en relación con el cierre de los túneles de Belate y Almandoz.

(Comienza la sesión a las 15 horas y 21 minutos).

**Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para explicar la situación, plazos, necesidades y actuaciones que se van a llevar a cabo en relación con el cierre de los túneles de Belate y Almandoz.**

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Arratsalde on. Buenas tardes, señorías. Comenzamos la sesión de esta Comisión de Desarrollo Económico. Para ello, contamos aquí con la asistencia del Vicepresidente del Gobierno de Navarra, señor Ayerdi, que viene acompañado como suele ser costumbre por su Jefe de Gabinete, señor Ayerdi Echeverri. El orden del día contempla la comparecencia para que el Consejero de Desarrollo Económico explique la situación, plazos, necesidades y actuaciones que se van a llevar a cabo en relación con el cierre de los túneles de Belate y Almandoz. Esta solicitud de comparecencia ha sido cursada por el señor Garmendia, adscrito al Partido Socialista de Navarra, y por tanto, en el primer turno de exposición, como sabe, brevemente, tiene la palabra. Cuando quiera.

SR. GARMENDIA PÉREZ: Muchas gracias, señor Presidente y, brevemente, sí, quisiera saludar al Vicepresidente y a quien le acompaña en esta comparecencia, y decirle que si lee la petición de comparecencia, efectivamente, queríamos saber, entre otras cosas, las necesidades. Es decir, que nosotros, desde luego, estamos a su disposición también para lo que podamos ayudar. Vaya por delante. Y ya que se ha tratado este tema en Pleno y se ha tratado en alguna que otra ocasión, sí que aprovechamos que hace más de un mes que se anunció el inicio de las obras, a ver si tiene ya algún avance o si tiene fecha de inicio o si ha ido un paso más allá o con quién ha conversado... Todas estas cosas que estoy seguro que nos dirá hoy. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Garmendia. Y, por lo tanto, sin más dilación, tiene la palabra el señor Consejero. Nahi duzunean 30 minutuz.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Arratsalde on guztioi. Veo que ya tienen la presentación. Vale, tenía duda... Voy a ver si me ciño a los treinta minutos. Voy a intentarlo porque el objetivo es un poco hacer un repaso de lo que vamos a hacer, de qué es esta carretera, de sus principales datos... También analizar la cuestión de las galerías de evacuación, las actuaciones que se van a hacer en la carretera vieja del puerto. En fin, hacer un poco un recorrido y también responder a lo que me preguntaba el señor Garmendia de planificación, de dónde estamos, como lo vemos, etcétera.

Yendo al tema. En primer lugar, les he puesto el mapa. Yo creo que esto ya lo conocen de sobra, tampoco hay que decirles mucho más: de qué estamos hablando, dónde están los túneles.

Repaso los datos de intensidad media de tráfico. Estos son los datos que sí que ustedes conocen. Son datos ya publicados por el Gobierno. Tengo que decirles que esta intensidad media diaria de tráfico –la que aparece en este gráfico–, la azul, la de arriba, es la total. La de abajo es la de vehículos pesados, longitud superior a ocho metros y esa es la intensidad media diaria de toda la carretera, de la N-121A, no es en un punto concreto, sino que en toda la carretera hay seis estaciones de aforo y esta es la intensidad media calculada a través de una

fórmula que tiene un consenso internacional, no es una media aritmética, sino que se calcula como se tiene que calcular, digamos, pero que sepan ustedes que no es el aforo en un sitio en concreto, sino la intensidad media de todo el eje, que tiene seis estaciones de aforo que ahora se las voy a mostrar. En cualquier caso, ya ven la tendencia de estos últimos años, desde el 2010 al 2017 en la total y también en lo que se refiere a la de pesados –más de ocho metros– con ese incremento en el último año, en el año 17, tanto en el total como en los pesados y la tendencia desde el año 2010.

Si vamos a las seis estaciones de aforo, digamos, de las que mama después ese índice que yo les he enseñado antes, ustedes pueden ver también, comparando todos esos datos, que los datos no son iguales, es decir, no pasa el mismo número de vehículos por las seis estaciones de aforo, sino que hay diferencias. Eso lo que nos demuestra es que todo el eje es un eje en el que también hay vehículos y camiones que entran y que salen que no hacen todo el recorrido, como es lógico, por otra parte, y natural en cualquier carretera. En este caso, tenemos arriba una estación de aforo al inicio, en Olave, al inicio de la variante de Ostiz. Otro, en el tramo de Ventas de Arraitz, que creo que está terminando precisamente la variante de Ostiz. El siguiente, Ventas de Arraitz, es en la salida entre Belate y Almandoz. Luego, abajo en Mugairi, cogiendo hacia Oieregi, o sea, ya está en el ramal hacia Irún. Doneztebe, Igantzi y el límite de Gipuzkoa.

Interesante destacar aquí, quizás, que hay diferencias y, además, no son diferencias solo de un año, sino que son diferencias sostenidas a lo largo de los años, en concreto de los últimos años, de 3.000 vehículos. Ustedes lo ven, por ejemplo, si comparamos la estación de aforo que está entre el túnel de Belate y Almandoz –que sería la que ahí aparece como Mugairi, perdón– y la que está en Ostiz. Por ejemplo, de 8.473 vehículos en ese punto en el año 2017 frente a los 11.666 de Ostiz.

Curiosamente es una diferencia mucho más fuerte en los turismos que en los pesados. Como ven ustedes, la diferencia no se produce tanto en los pesados, no hay tanto baile en los pesados, lo hay, hay cambio en los pesados, pero sí hay diferencia, una diferencia más importante en los turismos. Lo digo también para que ustedes tengan la foto, que la carretera no es un continuo en el que circulan los mismos vehículos desde el kilómetro 1 hasta el kilómetro final, sino que hay oscilaciones en función de las entradas y salidas de vehículos a la carretera.

Si miramos los datos de siniestralidad también –esta tabla yo creo que ya la hemos hecho pública en alguna ocasión–, volvemos a repetir los datos de IMD que ya tenían antes, pero ahí tienen el número de accidentes de toda la carretera, insisto, a lo largo de los años, desde el año 2010. Tienen el número de accidentes con víctimas también, el número total de víctimas. Tienen el índice de peligrosidad –que luego también se lo voy a poner en otra gráfica aparte–, el número de accidentes con fallecidos, el número de víctimas mortales a lo largo de los años de toda la carretera, insisto, el número de heridos graves, el número de heridos leves y, por lo tanto, también, el índice de mortalidad.

La siguiente, se ve esto quizás mejor. Se ve lo que es la línea, los triangulitos, es el número de fallecidos a lo largo de los años en la carretera. Ya ven ustedes que va teniendo oscilaciones, porque es verdad que aquí si tienes un accidente o dos te condiciona mucho, digo un

accidente o dos con fallecidos, te condiciona mucho lógicamente este dato. Sin embargo, si vemos el índice de mortalidad, sí que es cierto que el índice de mortalidad que relaciona el número de accidentes con fallecidos por cada diez millones de kilómetros viajados en un determinado periodo de tiempo, en este caso, en un año, pues ven que hubo un año muy malo, el año 2010, con esa columna muy alta, y luego, sin embargo, se ha ido manteniendo, aunque es cierto que en el año 15, como no hubo ningún fallecido, cogió el valor cero y luego en el 16-17 ha habido un cierto incremento del índice de mortalidad. Hemos tenido un poquito más de fallecidos, ha subido el índice de mortalidad.

Y el índice de peligrosidad, que lo que mide es también el número de accidentes con víctimas por cada diez millones de kilómetros viajados, en este caso, también en un año, pues ven que hemos tenido un año 2017 otra vez con un parámetro negativo, parecido al 13, parecido al 10, un poquito por debajo del 11, que fue el peor año en este indicador. Lo digo también para situar lo que es la carretera desde la perspectiva de siniestralidad.

Y si vemos los accidentes, número de accidentes por los pk de la carretera, ahí ven ustedes, por ejemplo, el pk –el túnel de Belate– que sería el pk entre el pk 28 y 30, pues en esos tres kilómetros en estos últimos ocho años –desde el 2010 hasta febrero del 18– es el punto en el que menos accidentes ha habido –23 accidentes–. El túnel de Almandoz, en esos tres kilómetros siguientes, desde 31 al 33 ha habido 53 y yo diría –diría no, lo dicen los números– que en número de accidentes hay dos tramos que tienen un número peor. Tienen, al principio, los 109 accidentes en la zona de Olave, que serían los kilómetros, los pk 10 a 12, y en la zona de Vera de Bidasoa, kilómetros 64 a 66, 122 accidentes en este año.

Lo digo también para que vean cómo la carretera no es un continuo, sino que su siniestralidad también tiene una evolución... asimétrica a lo largo del tiempo.

Situados un poco los datos de... (MURMULLOS). Sigo porque tienen los papeles que nos ayuden en cualquier caso y ya está. Como les decía, una vez presentada lo que es la intensidad media de tráfico con sus matices de que no es la misma a lo largo de toda la carretera, de que la siniestralidad tampoco es la misma a lo largo de toda la carretera y que tiene también muchos matices, lo que nos ocupa aquí son, como ven en la presentación, las obligaciones derivadas de la aplicación de la Directiva Europea 2004/54/CE, con ese texto, en las que se reseña –ya me lo han escuchado decir varias veces– que será de aplicación a todos los túneles de la red transeuropea de carreteras, cuya longitud supere los quinientos metros, tanto si están en servicio como si se encuentran en fase de construcción o proyecto. Lógicamente, está claro que esta es una obligación que afecta de lleno a los túneles de Belate y Almandoz porque estamos, efectivamente, en una red transeuropea, en una carretera que está en la red transeuropea.

La Directiva Europea fija un plazo hasta el año 2019. Esta directiva –pasando a la diapositiva siguiente– se transpone al ordenamiento jurídico español con el Real Decreto 635/2006, en el que se define cómo, para todos los análisis de riesgo que pueden realizarse sobre cualquiera de los túneles comprendidos en esta red, se seguirá obligatoriamente una metodología detallada y bien definida –en fin, ya conocen la redacción–, cómo esto, aplicada a esta metodología a los túneles de Belate y Almandoz, una metodología contrastada, solvente, reconocida, etcétera, nos dice que efectivamente los túneles de Belate y Almandoz precisan de

una serie de actuaciones. En concreto, pues tanto las que se refieren a las actuaciones en lo que se refiere, sobre todo, a las salidas de emergencia –ya en la diapositiva siguiente– y luego, sobre todo, también una serie de actuaciones en cuanto a ventilación y demás medidas de seguridad insuficientes. Como les he dicho varias veces, lo que se va a hacer ahora este año 2018, de estas dos cuestiones que están en esta diapositiva, abordan el segundo de los guiones, lo que son las demás medidas de seguridad insuficientes que hay que atacar y, de momento, este año 2018 no atacamos el primer punto, que es el tema de las salidas de emergencia.

Yendo a lo que vamos a hacer, por lo tanto, vamos a hacer los objetivos de los proyectos que están ya en licitación desde hace unas semanas en el boletín. Tienen como objetivo la construcción de dos nuevos apartaderos en el túnel de Belate, la instalación de un sistema de drenaje para evacuación de líquidos, tóxicos e inflamables en los dos túneles y la colocación también de sistemas de cableado resistente al fuego en ambos túneles. Insisto, estas actuaciones son totalmente necesarias, son exigencia europea, es cumplimiento normativo clarísimo, al margen de que nos quede por resolver también el tema de las galerías de evacuación. Pero esto, usando la formulación matemática, es necesario, totalmente necesario, no es suficiente para dar cumplimiento total de las exigencias de la directiva, pero es totalmente necesario.

Esos objetivos se articulan a través de estos tres proyectos, que es exactamente la denominación de los proyectos que están en licitación: proyecto de construcción de sistema de cableado resistente al fuego en el túnel de Belate, que tiene un plazo de ejecución máximo de cuatro meses. Lo mismo para el túnel de Almandoz, dos meses. Y luego, el otro proyecto, el proyecto más complicado, es el de construcción de dos nuevos apartaderos en el interior del túnel de Belate y el sistema de drenaje para evacuación de líquidos, tóxicos e inflamables, en los dos túneles. Este tiene un plazo, por sí solo de seis meses.

Poco más que decir. Ahí tienen la imagen con lo que son los túneles, tanto de Almandoz como de Belate, la orografía y un poquito la idea de lo que tenemos por delante. En principio, los proyectos de construcción de los sistemas de cableado resistentes al fuego en los dos túneles, en principio, estos no revisten grandes complicaciones técnicas. Son construcción, como decía, de sistemas de cableados resistente al fuego, se renueva el cableado de la instalación de iluminado, de guiado y de emergencia del túnel así como el de alimentación de los ventiladores, instalando este nuevo cableado resistente que cumple con la directiva. Pero en principio este proyecto, el de los sistemas de cableado, no tiene especiales complicaciones técnicas. El que sí las tiene es el otro proyecto, el que incluye tanto la construcción de los dos nuevos apartaderos en el interior del túnel como el sistema de drenaje para la evacuación de líquidos, tóxicos e inflamables.

Ahí ven un poco la sección de los túneles. En esta diapositiva ven ustedes cómo el sistema de drenaje para la evacuación de líquidos, tóxicos e inflamables se proyecta independientemente a la recogida de agua de infiltración que ya existe. Su objetivo, el de este sistema de drenaje nuevo, es recoger y reconducir los vertidos accidentales dentro del túnel y prever su limpieza o recogida antes de ser vertidos al medio. Se compone de un canal con rejilla para la recogida continua en el borde de la calzada, arquetas sifónicas cada cincuenta metros, que conectan

con un colector a lo largo de todo el túnel. El sistema acaba en una arqueta desarenadora desengrasadora y una compuerta de cierre previo al vertido de las aguas al medio natural. Estas labores de drenaje que se irán desarrollando simultáneamente a la ejecución de los apartaderos presentan dificultades técnicas al tener que ejecutarse en tramos con contrabóvedas, por lo que los rendimientos, vamos a ver, no son fáciles de estimar y tienen una complejidad.

También se proyectan dos nuevos apartaderos en el túnel de Belate, uno en cada sentido de circulación, de 40 metros de longitud y 3 metros de anchura, separados 40 metros entre ellos. El de sentido de Irún se sitúa en el pk 28,375 –del 28,375 al 28,415– y el otro, el de sentido Pamplona, en el pk 28,455 al 28,495. Aquí sí que la obra también es complicada. Cada uno de estos apartaderos se dotará con un puesto de emergencia con postes SOS y dos extintores.

De estas dos obras, estas dos cuestiones, de la fórmula de ejecución, tengo alguna documentación técnica, si les puede interesar, pero la solución técnica, la manera de construirlas, impecablemente y necesariamente exige que se cierren los túneles. Este es el proyecto, por lo tanto, que requiere que se cierren los túneles para su construcción.

En cuanto al cronograma que me decía el señor Garmendia, ahora mismo son fechas estimativas, pero yo comparto con ustedes lo que tenemos en este momento. Ya saben ustedes que la licitación se puso en marcha en enero, la adjudicación la tenemos prevista en este mes, la firma de contrato entre el 15 de abril y finales de abril, inicio de las obras primeros de mayo, inicio también, dentro de lo que son las actuaciones dentro del proyecto de acondicionamiento de la carretera del puerto, también en primeros de mayo, cierre de los túneles, mediados-finales de mayo y finalización de las obras y apertura, finales de noviembre –principios de diciembre.

Ahora mismo, estos son los plazos orientativos, entendemos que son máximos. Vamos a ver si fruto de las ofertas técnicas de la licitación se puede hasta incluso mejorar algo los plazos de ejecución, vamos a ver. Nosotros pensamos que quizás algo va a poder mejorarse. Lo vamos a ver. De momento, hoy prefiero ser prudente en este sentido. Este es el cronograma.

Es interesante hacer una parada –creo que es oportuno– sobre la cuestión que antes señalaba de las galerías de evacuación, porque como les decía es un aspecto... este es el que faltaría para solucionar completamente con la directiva europea a la que hemos hecho referencia al principio. Lógicamente, en el departamento se está profundizando en el análisis técnico de las opciones para dar solución a esta cuestión y, en este momento, los equipos técnicos del Departamento de Obras Públicas lo que ven es que hay tres opciones para cumplir con la cuestión de las galerías de evacuación.

Una sería la duplicación completa de los túneles. Sería la solución más potente, lógicamente. Duplicación completa: hacer otro túnel nuevo, tanto en Belate como en Almandoz. La otra sería hacer una sección completa tamaño túnel pero que funcione como galería de emergencia, y la otra sería hacer unas galerías de emergencia. Estas serían las tres soluciones técnicas que se están barajando. Las tres cumplen con la directiva y, yo creo que es importante en el debate que hoy nos ocupa, en ninguna de las tres opciones será necesario cerrar los túneles, salvo cierres puntuales con ocasión del calado técnico, cuando se haga la

comunicación entre la nueva galería, el nuevo túnel y el existente. Solo en ese momento y serán cierres muy puntuales, pero no son obras que requieran, insisto, el cierre de los túneles.

En cuanto a lo que son las tres opciones, lo que sería la sección tipo de los túneles, tanto en la opción más potente, que sería desdoblarse completamente los túneles, como en la opción 2, que sería hacer galerías tamaño túnel, para que ustedes me entiendan, es una sección de 70 metros cuadrados, mientras que lo que son las galerías, lo que sería la opción, ahora lo van a ver, más económica, sería una galería de 26 metros cuadrados de sección.

Luego, otra cosa es que, además, también los túneles, las galerías de conexión entre los túneles actuales y las galerías que hiciéramos, tienen estas secciones que ven aquí. Algunas serán peatonales, se han previsto cuatro, de doce metros cuadrados, y otra central, de veintiséis metros cuadrados, insisto, hablamos de las galerías de contacto entre el túnel existente y el nuevo que se haga. ¿Entendido? Luego, si quieren, ya me harán alguna consulta por terminar de aclarar.

Aquí están los croquis, un poco, de lo que podrían ser esas actuaciones, sin más de lo que es el túnel de Belate, dónde estarían las galerías longitudinales que conectarían el túnel actual con el nuevo, las peatonales y la central más ancha, que sería de veintiséis metros cuadrados, en los dos túneles.

Las estimaciones de coste mejores que tenemos en este momento de esas tres soluciones. Las que tenemos en este momento serían las siguientes. La solución 1, la solución, por lo tanto, completa que sería desdoblarse completamente los túneles, desde el minuto 1 hacerlos completos, la estimación que tenemos ahora son esos 105 millones de euros que sería la primera opción. Como es lógico, como ya lo haríamos todo a la primera no habría que prever una posible segunda actuación, ya estaría hecho completamente.

La segunda opción, que sería construir una galería de evacuación pero tamaño túnel, requeriría una inversión inicial de 68,3 millones de euros, pero eso sí, si en algún momento dado se quisiera hacer túneles de verdad, aprovechando ese hueco tamaño túnel, precisaría una inversión de 38 millones. Nos iríamos a 106,5 millones de euros, es decir, supondría un millón y medio más que hacer desde el inicio, directamente, los túneles nuevos.

Y la tercera fórmula, que sería hacer las galerías de evacuación más chiquititas, es decir, cumplir, literalmente, con la fórmula más económica con la directiva europea, sería, en un primer momento, una inversión de 35,8 millones, pero si en algún momento dado quisiéramos desdoblarse los túneles y hacer túneles, en ese momento la inversión que habría que hacer en este momento –insisto, son siempre estimaciones, ustedes cójanlas con ese criterio– serían 87 millones y nos iríamos, por lo tanto, a un total de 122.

¿Por qué es esto? Porque técnicamente el tener que hacer un túnel de 70 metros cuadrados de sección, allí donde has hecho 26, meter y hacer eso, técnicamente implica una complicación de construcción compleja y que implica asumir unos sobrecostes. No soy ingeniero de caminos, pero digamos que esta es la valoración de los técnicos de obras públicas y desde fuera pues tiene un sentido. Lógicamente si tú has hecho una sección 26 metros cuadrados y alguien toma en el futuro una decisión de hacer unos túneles y hay que hacer una sección de

70, entrar allí, volver a picar, ensanchar y meter, parece lógico que haya un incremento de coste relevante.

En cualquier caso, parecería que el plazo de ejecución de las opciones 2 y 3 en la primera fase serían aproximadamente dos años de ejecución lo que serían las opciones 2 y 3, primera fase. Ir a la opción 1 y hacerlos ya perfectos los túneles desde el minuto 1, sería algo más largo porque, lógicamente, el acabado de los túneles, todos los sistemas, etcétera, sería una obra un poquito más larga.

Insisto, en ninguna de las tres opciones significaría cerrar los túneles actuales. Lo digo como idea importante. En lo que se refiere al cierre de los túneles, desvío por Puerto de Belate y recomendaciones alternativas en coordinación con Gipuzkoa, lo que les puedo indicar es esto.

Conocen ustedes perfectamente el Puerto de Belate viejo, la carretera NA-1210. Es conocido que es una carretera nacional que tiene sus curvas, sus características. Los puntos de acceso también son conocidos. Aquí está el acceso yendo desde Pamplona, llegando hasta los túneles, el acceso justo antes de los túneles, la salida a la derecha y la incorporación a lo que sería la carretera vieja. Aquí, lógicamente se pondrán paneles de mensajes variables dependientes del centro de control en los que se pondrá toda la información que se precise para orientar adecuadamente a los usuarios de la carretera. No puede ser, lógicamente, de otra manera, faltaría más. Sí quiero recordarles, en cualquier caso, que, aproximadamente, el tráfico de largo recorrido representa un 60 por ciento del tráfico pesado que circula habitualmente por esta carretera.

Lo mismo en el otro punto, el punto de salida de la carretera vieja en el otro lado del túnel, también es un punto que yo diría que incluso es un poquito más complejo desde el punto de vista de circulación. Tiene una curva aquí compleja. Esta es compleja porque aquí hay un muro, una trinchera y demás, es un punto un poco delicado. Somos conscientes, en fin, pero ahí está. También se articulan los paneles variables y todo lo que es la señalización que acompañe.

En cualquier caso, la carretera del puerto la verdad es que ya llevaba años pidiendo unas obras de adecuación importantes y este es el momento. Yo creo que es el momento en el que vamos a acometer unas obras de actuación que yo creo que son importantes, pero que tocaba ya. Yo he tenido ocasión estas últimas semanas de recorrer la carretera vieja, no sé si ustedes lo habrán hecho también, y habrán visto que efectivamente, incluso con ojos de técnico, es una carretera que ya desde hace tiempo requería una serie de actuaciones.

Sí quiero compartir –luego hablaré un poco más de eso– con ustedes qué es lo que sucedió en la carretera en el verano del 2011, cuando fruto de un incendio y de una circunstancia que sucedió allí hubo que cerrar los túneles durante dos meses prácticamente –segunda quincena de julio, agosto y primera quincena de septiembre del año 2011–.

Ahí lo pueden ver, en el cuadro. Ven justamente en el año 2011, en la columna Belate, ven justamente los datos, claro, no hay datos de IMD porque el tráfico iba por arriba, pero sí es interesante observar cómo en las IMD de Olave y de Bera, es decir, los otros lados, se observa muy bien cómo en la segunda quincena de julio y en la primera quincena de septiembre prácticamente en cuanto al tráfico de pesados, lo que sucedió es que dos terceras partes

siguieron yendo por la carretera vieja, por el puerto, y un tercio dejó de ir por allí, es decir, en aquella ocasión también se recomendaron itinerarios alternativos y lo que sucedió en ese ejemplo histórico, que, además, es real –ahí están los datos–, lo que sucedió es, insisto, que hablando del tráfico de pesados dos tercios partes fueron por la carretera vieja del puerto y un tercio, básicamente, pues dejó de ir por ahí, seguiría los itinerarios recomendados. Y en lo que se refiere a la IMD de turismos, también descendió, lógicamente, pero no tanto. No descendió a dos tercios, descendió algo menos.

En lo que se refiere al mes de agosto... pero, en fin, yo creo que el mes de agosto tiene también su peculiaridad, por ser mes vacacional, todavía la caída fue claramente mayor, ya lo habrán visto ustedes en los datos. Pero bueno, yo creo que también es una referencia, sin ninguna duda, interesante e importante.

También quiero señalarles otra cosa, y aquí no se trata, por supuesto, de asegurar nada, porque en materia de siniestralidad yo creo que ningún responsable institucional debería asegurar nada, pero sí que es interesante, por lo menos, compartir con ustedes que en esos dos meses en los que estuvieron cerrados los túneles y los vehículos transitaron por el puerto, en aquellos dos meses, ya ven ustedes que hubo una serie de accidentes en lo que es la carretera vieja, pero la verdad es que afortunadamente no hubo ni siquiera ningún herido leve. Es un dato, sin más, yo no pretendo, insisto, sacar ninguna conclusión, pero sí me parecía interesante compartirlo con ustedes.

A partir de aquí, lo que les decía, la carretera NA-1210 es una carretera local, hoy por hoy, de escaso tránsito, dotada con una sección de calzada de 7,5 metros y arcenes de 1 metro –es una carretera, por lo tanto, ancha, comparándonos con otras–. Es evidente que, mientras estén cerrados los túneles, el aumento de tráfico que va a tener esta carretera va a ser lógicamente importante –esto está claro–, pasando de unos 100 vehículos/día que puede ser el dato que tenga hoy, 100 vehículos/día, pues no sabemos muy bien a cuántos. Ya han visto ustedes que los datos de IMD en lo que es Belate, que tenemos del año 17, están en los 8.000 totales, 8.200 totales, insisto, en los dos sentidos, estamos hablando de suma de los dos sentidos, unos 8.400, 2.600 en pesados. ¿Cuántos van a pasar? No lo sabemos, insisto. Tenemos lo que sucedió hace 7 años, la referencia de que en pesados, 2 tercios siguieron yendo por el puerto, y que los turismos fueron más que 2 tercios. Tenemos esa referencia.

En cualquier caso, nosotros, insisto, como les decía antes, entendemos que es una carretera en la que ya tocaba hacer una serie de actuaciones y nosotros, desde luego, las vamos a hacer para que el paso de estos vehículos, por lo menos de aquellos que no sigan la recomendación del Gobierno de Navarra de usar otros itinerarios, aquellos vehículos, insisto, que pasen por aquí, que tengan la carretera en las mejores condiciones posibles. Insisto, tocaba ya.

¿Qué labores se van a hacer? Se van a hacer previamente algunas labores. Desde luego, limpieza de cunetas en tierra y hormigón para garantizar en todo momento el correcto funcionamiento del drenaje –esto seguro, es evidente–, podas y talas de arbolado que invade la calzada y su entorno próximo –yo diría, incluso, si han tenido ocasión de pasar por la carretera, ya se está haciendo esto, ya se están haciendo estas labores de poda– aumentando la visibilidad y la insolación del tramo que es importante, mejorar el firme –desde luego, elemento relevante–, mejorar la señalización vertical, horizontal y el balizamiento, y la mejora

y el acondicionamiento de los sistemas de contención –importante, las barreras de seguridad, sobre todo, en el lado hacia la ladera– (MURMULLOS).

Las actuaciones que suma, que vamos a hacer, estamos hablando de estas magnitudes. Esto es un poco la memoria valorada que tenemos: limpieza de cunetas, tierra, hormigón, podas y talas, la parte con menos presupuesto, unos 50.000 euros; la parte de firmes, unos 800.000 euros; la parte de señalización y balizamiento, unos 253. Esas son cifras de ejecución material que sumadas son 1,1 millones de euros, añadidos gastos generales y beneficio industrial, 1,28 y con IVA, 1,5 millones de euros pasados.

En lo que se refiere a la recomendación de cierres que el Gobierno de Navarra, lógicamente en coordinación con la Diputación Foral de Gipuzkoa –con la que ya venimos hablando estas últimas semanas, hoy mismo y estas semanas pasadas en contacto tanto en los niveles institucionales como en los niveles técnicos–, recomendará la ruta alternativa para el tráfico pesado de largo recorrido, para lo cual emitiremos mensajes en los paneles dependientes del centro de control, es decir, ahí será donde recomendaremos, insisto, en coordinación con Gipuzkoa, la ruta alternativa. Según la coordinación que hagamos con ellos será la A-15, será la A-1, veremos.

Por supuesto, la coordinación ya se está haciendo para preparar todo lo que es la actuación. Estamos desde Obras Públicas coordinándonos con Tráfico, faltaría más, con la Policía Foral, con la DGT, con la Agencia Navarra de Emergencias, con las empresas de transporte, con los Ayuntamientos afectados, con AUDENASA, también, y con los Departamentos de Educación y de Salud.

En lo que son las actuaciones de Policía Foral, a falta, insisto siempre, de un análisis que a medida que se vaya acercando el inicio de la obra siempre estará ya mucho más pormenorizado y estará mucho más detallado, pero, desde luego, hoy por hoy, lo que ya la Policía Foral nos traslada es que lógicamente va a hacer es un control riguroso de los vehículos pesados con los tiempos de conducción, etcétera, controles de velocidad –importante, relevante, desde luego– en toda la carretera, porque ya han visto ustedes los datos de siniestralidad de toda la N-121, insisto, acuérdense ustedes de los datos de siniestralidad Bera, Olave... de todo el eje, pero es verdad que también en estos doce kilómetros de puerto viejo, lógicamente. Intensificación de patrullas en la zona vigilando, pudiendo alcanzar el carácter de fijas en determinados momentos e incluso en alguna zona. Yo me atrevo a decir que en alguna zona. Ya les he dicho antes que dentro de esos doce kilómetros hay algunos puntos más sensibles que otros, hay algún punto en particular más sensible y, por supuesto, desde luego, también la acción de la Policía Foral incluirá la información continua para los ciudadanos.

Por supuesto, con Protección Civil y atención de emergencias, coordinación entre el centro de control nuestro, de Obras Públicas de Tráfico, que ya saben ustedes que vigilamos toda la red con el sistema de vigilancia *online* de la red y SOS Navarra y también coordinando criterios de movilización de los parques de bomberos y ambulancias pudiendo, en su caso, derivar a centros hospitalarios Gipuzkoa/Baiona, en función un poco también de la situación. Todo esto, lógicamente, se está trabajando, como es lógico, y valorando en su caso también según cuál es la situación, la utilización del helicóptero del Gobierno de Navarra.

En lo que se refiere al seguimiento de las obras, desde luego, el Gobierno toma nota de la moción que ustedes aprobaron por unanimidad para que se genere una comisión de seguimiento. En esa comisión de seguimiento, en principio, yo antes de constituirla y de invitar a los asistentes quería compartir con ustedes cuál es la propuesta en la que estamos pensando, también para que si en el turno de opiniones tienen alguna valoración que hacer nos la trasladen.

Desde luego, una comisión en la que estaré personalmente. Pensábamos incluir cinco representantes de los municipios –aquí nuestra propuesta será que sean los más poblados, nos parece que eso es lo que parece que puede tener más lógica–, pero, en fin, estamos abiertos, desde luego, a escuchar otro tipo de planteamientos, es decir, que estaríamos hablando de Baztan, estamos hablando de Bera, estamos hablando de Lesaka, estamos hablando, si no recuerdo mal (MURMULLOS). Doneztebe y Ezcabarte. Pero, en fin, abiertos a sugerencias, en cualquier caso. Un criterio parece que puede ser la población, pero, en fin, a ver qué es un poco lo que nos dice. Dos representantes, uno de ANET, otro de TRADISNA. Nos parece también que tendría sentido que hubiera algún representante de alguna empresa de transporte importante de la zona –estoy pensando en Transportes Bidasoa, pero abiertos a sugerencias–, el director general de Obras Públicas o el director del Servicio de Conservación – la voz técnica del departamento nuestro tiene que estar–, el jefe de área de Tráfico y Seguridad Vial –por cierto, aquí quiero trasladar, desde luego, desde el Gobierno, mi más sincero pésame personal por el fallecimiento del comisario jefe de la Policía Foral, con quien tengo que decir, además, que estuve personalmente visitando la carretera hace quince días con el director de Obras Públicas, el director del Servicio de Conservación, él mismo, el comisario jefe de Tráfico, visitando la carretera y en fin, créanme que les digo que me temblaron las piernas cuando el otro día escuchamos la terrible noticia que todos ustedes conocen–. Se planteará también que esté la directora del Servicio de Protección Civil, un representante del sector turístico hotelero y un representante del sector de áreas de servicio de la N-121A.

Esta sería un poco la propuesta que nosotros estamos preparando. La intención del Gobierno sería hacer una primera convocatoria a finales de este mes de marzo, antes de Semana Santa, hacer una primera convocatoria. En cualquier caso, antes, yo tengo una reunión programada con los alcaldes de la zona, que me la han pedido, pero entiendo, en cualquier caso, que la interlocución, por lo menos esa es la vocación del Gobierno, sea con esta comisión de seguimiento. Yo creo que es lo que tiene más sentido y, por lo menos, ese es el criterio también que el Gobierno, desde luego, va a mantener. Y, a partir de aquí, pues nada más. Espero sus preguntas y comentarios.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, Ayerdi jauna. Eta beraz, Alderdi Sozialistaren egin dutenez. Como han solicitado la comparecencia desde el Partido Socialista, en primer turno tendrá la palabra el señor Garmendia. Cuando quiera.

SR. GARMENDIA PÉREZ: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señor Vicepresidente, por su explicación. Nosotros, desde el grupo parlamentario socialista también quisiéramos empezar con el recuerdo y el pésame, desde luego, a Juan José Salaberri, el comisario jefe, porque sí que sabemos que estuvo muy implicado en este proyecto.

Y bien, usted ha dicho unos datos de la 121A, inicialmente, que en principio ya conocíamos y que lo que de alguna forma nos recuerda es que esta carretera, que es un eje transeuropeo – como usted bien sabe–, hay que abordarla en condiciones y que nosotros tenemos ahí un problema y los fallecidos y su sumatorio, que no lo pone en sus diapositivas, pero que en su sumatorio son 23 personas desde 2010, pues lo tenemos que abordar y si encima tenemos incluso detectados los puntos kilométricos en los que están esos problemas –ha dicho usted entre el 10 y el 12, el 64 y el 66– pues, a lo mejor, serían también los que había que abordar. Esto hablando al margen de lo que viene hoy en el orden del día, que son los túneles.

Nosotros ya le dimos una idea y una sugerencia, hablando de la moción a la que usted ha hecho referencia, y era que intentásemos... Nosotros, desde luego, desde el grupo parlamentario socialista somos partidarios de abordar este tema desde Europa y con ayudas europeas como está haciendo el Gobierno del Estado, que usted, de entrada, si no recuerdo mal, lo rechazó. Lo rechazó porque efectivamente no es que nos regalen dinero, efectivamente que hay que pagarlo a treinta años, nosotros lo conocemos perfectamente, pero de alguna forma, señor Ayerdi, ese es el posicionamiento del grupo parlamentario socialista.

Nosotros queremos abordar de frente la problemática que hay en esta carretera y, desde luego, pareciéndonos bien lo que se va a hacer ahora y lo que se va a acometer, nosotros lo hubiésemos hecho de otra forma, porque entendemos que habría que haberlo hecho todo. Y más aún cuando usted hoy nos trae datos de plazos, es decir, nosotros vamos a trabajar estos seis, siete meses en acometer una parte de lo que hay que trabajar, en función de la Directiva 2004/54 de la Unión Europea, una parte. Y la otra parte, usted está diciendo y ese es el plazo al que me refiero, no el de los siete meses, la otra parte va a tardar dos o tres años, según usted ha dicho.

Entonces, no llegamos ya al plazo, está claro. El tiempo es el tiempo, la suma es la suma y cuando tenemos que estar al día, pues no llegamos y entonces nosotros, desde luego, no entendemos por qué no habiendo resortes y habiendo temas de financiación, lo podríamos haber abordado. Porque una de las preguntas... y perdóneme que le traslade mi decepción, porque yo pensé que usted iba a venir, de verdad lo pensaba, que usted iba a venir diciendo que íbamos a cumplir, finalmente, lo de la Unión Europea. Y yo le pregunto directamente: ¿usted, la segunda fase de la que ha hablado, insisto, entendiéndolo bien la primera parte, va a acometer la segunda parte antes de que acabe la legislatura? ¿Va a iniciarla? ¿O no? Esa sería una pregunta que le lanzo directamente, porque a nosotros nos parece que se debe acometer y más aún como están ahora las finanzas del Gobierno de Navarra, que nunca están para tirar cohetes, porque unas finanzas nunca están para tirar cohetes, pero es buen momento ahora para acometer, donde tenemos uno de los grandes problemas de comunicación en la carretera.

Y bueno, yo también le quería preguntar sobre el informe de financiación de las carreteras, que tenía que haber estado este mes por aquí y no sé si ha llegado, si lo tenemos ya o si, bueno, en fin, no sé, alguna pista, porque en algún momento, algún grupo parlamentario, en mi opinión, erróneamente, le achacó a usted que iba a poner un peaje en la 121A, pero yo no quiero, desde luego, caer en el mismo error. Pero sí que le quiero preguntar sobre ese informe de financiación, si ya ha llegado.

En cuanto al planteamiento de la primera fase, de esta fase que va a acometer, nosotros, insisto, no tenemos ningún problema, nos parece correcto, aunque lo hubiésemos hecho en su totalidad, pero sí que quisiéramos entrar en el tema de la adecuación o de los siete meses estos que va a estar cerrado el puerto de Belate.

En primer lugar, usted dice, y está bien, que va a hacer esta comisión de seguimiento. Y así se hizo a una petición de este Parlamento, como se puso encima de la mesa. A nosotros, el criterio de personas que ha elegido, que ha puesto, en principio, no nos parece mal, pero sí que vamos a consultar y, a lo mejor, le haremos llegar alguna sugerencia. Pero la pregunta es: ¿ustedes ya están hablando con los alcaldes, están ya hablando con todos los implicados o ustedes han puesto encima de la mesa esos nombres y todavía no les han consultado? Eso es una de las partes que nosotros le comentamos en la intervención en aquella moción del mes pasado y le interpretamos que no tenían y no estaban haciendo suficiente gala, desde luego, de participación, de negociación, de conversación. Yo le pregunto si a todas esas personas que usted ha puesto en el panel de transportistas y demás, si ya ha hablado con ellos.

Porque es que las obras de adecuación del puerto de Belate nos parecen bien, están bien, nos preocupa que haya otras carreteras en Navarra que a lo mejor necesitarían mayor intervención, pero no se está haciendo, pero bueno, pero sí que queremos entender que los hosteleros y los que tienen áreas de servicio, es decir, todos los empresarios de la zona, se vayan a ver afectados y yo no creo que les haga mucha gracia, desde luego, el que se recomiende que el tráfico fluya por otras carreteras. Nosotros, eso, creo que lo tenemos que consensuar con ellos. Estos empresarios están haciendo grandes inversiones allí y, desde luego, a nosotros no nos gustaría que no se les tuviese en cuenta.

Por lo tanto, nosotros no tenemos mucho más que decir. Simplemente lo que le comentaba al principio, que nos parece que se tiene que abordar desde ya la segunda fase en su totalidad para cumplir con la Unión Europea y que esperemos que usted anuncie, como realmente pensábamos que iba a anunciar hoy, que antes de final de legislatura van a trabajar la 121A en condiciones. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Garmendia. Por tanto, continuaremos con el resto de grupos parlamentarios, comenzando por Unión del Pueblo Navarro, señor García Adanero, tiene la palabra.

SR. GARCÍA ADANERO: Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, buenas tardes. Agradecemos la presencia del Vicepresidente de Desarrollo Económico y del Jefe de Gabinete del propio departamento y también queremos trasladar de forma pública, aunque ya lo hemos hecho de forma privada, lógicamente, nuestro pésame a la familia del Comisario Jefe Salaberri.

Dicho lo cual, primero, una duda, porque yo creo que me he liado, cuando habla de las estaciones de aforo, la de Ventas de Arraitz ha dicho que está entre los dos túneles, donde el control de... (MURMULLOS). Sí, era la duda que tenía y luego la de Mugairi supongo que donde es la bifurcación a la 121B o seguir por la 121A, sí, Irún o la 121B. Esa era una duda, sin más.

A nosotros la verdad es que este tema nos preocupa muchísimo y por eso presentamos en su momento la moción que fue aprobada y que agradecemos mucho que se aprobara, porque

entendíamos que había que buscar soluciones positivas a lo que es una actuación irremediable que hay que realizar en los túneles. ¿Por qué entendemos y nos preocupa esta cuestión? Porque afecta de forma notable a la vida cotidiana de miles de ciudadanos de esta Comunidad, que son todos los que viven en ese corredor y que se desplazan de forma habitual a Pamplona, incluso muchos –en un momento dado, ya lo dijimos en la otra Comisión– eligieron o se quedaron en su lugar de nacimiento o donde estaban afincados, cuando se abrieron los túneles porque vieron que los traslados se podían hacer en el mismo día y, por lo tanto, entendemos que van a afectar bastante las obras y por ello, una cuestión que sí nos gustaría preguntar, en el tema del plazo, es si cabe la opción –ya ha dicho que a través de la adjudicación, pues puede que el plazo sea menor– pero si se puede hacer más incidencia ahí, es decir, si pagando más se podría hacer en menor plazo o esa opción, aunque se pague más no se puede, si se ha valorado, porque nosotros entendemos que cada día que esté cerrado es un drama.

Por lo tanto, habría que valorar, al final, el coste económico, oportunidad, etcétera... pero entendemos que, siendo un drama cada día que pase, en esta cuestión el plazo es fundamental y, por lo tanto, la pregunta es esa, si se ha valorado, si no cabe la valoración porque el plazo es más o menos el que es, puede ser un día arriba o abajo, pero bueno... Y si no, nos gustaría que eso se pudiera hacer, porque haciendo los cálculos que se hacían de un tercio que puede dejar de ir como fue en el verano aquel... Al final, ya veremos lo que dice la realidad.

La verdad es que el tráfico que se produce y se va a producir en el puerto a nosotros nos preocupa, porque las características del puerto, que todos conocemos, y algunas de las curvas –yo creo que tiene, sobre todo, dos curvas– creemos que pueden producir en algún momento hasta atasco en la carretera, es decir, es casi un problema muy grave y, por eso, otra de las cosas que habría que valorarlo en esa comisión sería el poder tener, que algo ha dicho, alguna patrulla de la Policía Foral casi permanente para, a la mínima incidencia, que no haya que esperar a llamarles y que ya estén allá y puedan, por si a un camión el giro no le da, si tiene que parar el tráfico que viene de frente, etcétera, porque yo creo, como digo, que hay dos curvas que impiden totalmente igual hasta que dos camiones en alguna zona puedan coincidir, dependiendo del tamaño de los camiones de ahora, que no son los mismos que hace unos años. Y, por lo tanto, yo creo que esa medida sería bueno tenerla.

Y a partir de ahí, bueno, la comisión a nosotros nos parece... bueno, si hay alguna propuesta más, pues también, pero creo que es importante y lo que nosotros hablábamos, que todos los implicados estuvieran representados –ellos verán si se sienten representados o no–, entendemos que es importante, pero, sobre todo, insistir en el tema de la policía en un momento dado para dirigir el tráfico de forma directa sin tener que desplazarse y, sobre todo, el tema del plazo, si cabe alguna posibilidad, alguna opción, de que ese plazo se pueda reducir de una forma considerable, porque creemos que el trastorno que se va a producir va a ser tremendo. Y, en ese sentido, esas serían las propuestas que hacemos en cuanto a las obras, porque unas obras que hay que hacer pues, al final, evidentemente, cuanto menos trastorno generen al conjunto de la población, mucho mejor. Nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko. Muchas gracias a usted, señor García Adanero. Continuaremos con el Grupo Parlamentario Geroa Bai. Eraso jaunak hartuko du hitza. Nahi duzunean.

SR. ERASO SALAZAR: Eskerrik asko, Lehendakari jauna. Buenas tardes, señor Vicepresidente. Buenas tarde, señor Ayerdi Echeverri. Muchísimas gracias por la información que nos ha dado, extensa y copiosa. A mí me gustaría empezar por una parte del título del dossier que nos ha traído y que habla de la cuestión de la seguridad y yo creo que, al final, ese es el tema importante para realizar las actuaciones en la 121. Es cuestión de seguridad y yo creo que en eso estamos todos de acuerdo. Estamos de acuerdo aquí y creo que están de acuerdo también los alcaldes de la zona, que yo entiendo que ya habrá tenido contactos con ellos aunque todavía no esté formada oficialmente la comisión de seguimiento. Así yo creo que lo han indicado ellos mismos, el alcalde de Baztan dijo: Creemos que estas obras están justificadas porque van a permitir ganar en seguridad. También lo dijo el alcalde de Lesaka y el alcalde de Almandoz. Esos tres hicieron hincapié en esto. Sí que les preocupa el tema del tráfico y les preocupa el tema del comercio local, que puede que se pueda ver afectado. Pero, ante todo, como he dicho, prima la seguridad.

Nos ha dado muchos datos de intensidad de tráfico. Nos ha dado datos desde 2010 a 2017 y el dato más relevante es el índice de peligrosidad, que en el año 17 estamos muy cerca del 2011, que fue el mayor año. Estamos casi en el 10. Número de víctimas mortales yo he contado 20, no es importante tampoco que sean 20 o 23, 20 yo creo que es un número también... (MURMULLOS). Yo creo que ha sumado usted lo que marca de media, que es un 3, al final, pero bueno, es un número muy importante y eso, al final, obliga al departamento, obliga al Gobierno de Navarra a tomar medidas en esta carretera.

Ha comentado la directiva europea. La directiva europea nos obliga a realizar acciones. Sí que es verdad que de aquí al 2019 no se va a ejecutar toda la obra como marca la directiva, pero se va a empezar con unas medidas de seguridad que hoy son insuficientes y esperemos que en breve tiempo, un año, dos años, se pueda realizar el resto de actuación con las salidas de emergencia.

Nos ha dado un cronograma que es de agradecer, porque en principio no teníamos ningún dato en este sentido. Los proyectos ya están en licitación, se van a adjudicar este mes. Se iniciarán las obras en mayo y con un plazo de seis meses, ojalá, como ha dicho usted que los plazos son estimativos, ojalá se pueda realizar en menos plazo.

Sí que ha dicho el señor Garmendia también que ellos son partidarios de hacer toda la actuación de una sola vez y habla de fondos de ayuda europea. El único miedo o riesgo que podemos tener de hacer las actuaciones en dos plazos puede ser si Europa dice que va a penalizar por no cumplir la totalidad en el año 19. Si no, yo no veo mayor problema y, sobre todo, cuando ya ha dicho usted que durante las actuaciones de las salidas de emergencia en cualquiera de sus tres opciones no va a ser necesario que se cierren los túneles más que en momentos muy puntuales. Con lo cual, yo creo que si podemos hacer la obra en un plazo relativamente corto con nuestros medios, mejor no tener que deber nada a nadie.

Y luego, ha hablado de las obras de acondicionamiento del puerto. Una inversión importante para la mejora del firme de señalización. Sí que es verdad que es una carretera sinuosa, donde habrá que estar muy pendiente, que va a tener un incremento de tráfico muy notable y en eso habrá que coincidir con el señor García Adanero que ojalá haya mucha vigilancia y patrullas, no sé si permanentes, pero muy constantes, para vigilar el tráfico.

Y luego la coordinación con Gipuzkoa, ojalá que tenga algún acuerdo que sea bueno para Navarra con el desvío de tráfico, por lo menos, o todo no sería, pero todo lo que se pueda retirar del puerto de Belate, a la A-15 o a la A-1, pues sería bueno, siempre coordinando servicios.

Y en cuanto a la comisión de seguimiento, a nosotros nos parece así, en principio, que es muy completa, qué quiere que le diga. Con esta comisión de seguimiento el departamento va a cumplir lo que aprobó este Parlamento y yo, en principio, creo que están representados todos los sectores importantes y si hay algún grupo o alguien piensa que se puede incluir alguna otra organización o alguna otra asociación o alguna otra persona física o jurídica, entendemos que por parte del departamento no hay ningún problema en incrementar esta comisión de seguimiento. La cuestión es que, al final, esta obra se haga, se haga en el menor plazo posible, se haga bien y que sea provechosa para todos y que sea dañina en el menor espacio de tiempo posible. Nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, Eraso jauna. Jarraian Euskal Herria Bildu Nafarroa Talde Parlamentarioaren aldetik Ramírez Erro jaunak dauka hitza. Nahi duzunean.

SR. RAMÍREZ ERRO: Eskerrik asko, presidente jauna eta ongietorria eman nahi diot kontseilariari eta bere taldekideari. Guk baita ere gure doluminak adierazi nahiko genieke Salabarri jaunaren familiari.

*[Muchas gracias, señor Presidente, y quiero dar la bienvenida al Consejero y a su compañero. Nosotros también queremos dar el pésame a la familia del señor Salabarri.]*

Tuvimos la oportunidad, hace escasamente quince días, de debatir en torno a los túneles de Belate, si no me equivoco, a iniciativa del partido Unión del Pueblo Navarro al objeto de crear una comisión, algo que ya tiene precedentes en este Parlamento, es decir, cuando hubo también una problemática, se le instó, en este caso al Gobierno de UPN, a que mantuviese un contacto permanente –no recuerdo cuál fue el discurrir de esa comisión– pero parece que es algo lógico.

Cuando vamos a generar una serie de dificultades y unas incidencias que pueden generar controversias, dificultades, problemas... en muchos ámbitos, es lógico tener un foro que monitorice de alguna forma cada uno de los problemas y vaya posibilitando el buscar soluciones, porque realmente, los problemas que pueden darse, sin caer en el dramatismo, pueden ser importantes y nosotros quisiéramos señalar algunos.

No obstante, antes queremos decir una serie de cuestiones o dejarlas claras. Llegará un momento en el que tendremos que analizar cómo se ha hecho esta obra, porque parece que es el primer cierre que se va a acometer en materia del túnel de Belate y no, no tengo la cifra, pero sería bueno saber cuántos días ha estado cerrado desde que se inaugurase allá por el año

97, porque a todas luces lo que se considera no solo por los habitantes de la zona, sino también por personas acostumbradas a hacer análisis en estos ámbitos es que este túnel nació con múltiples defectos, es decir, es un túnel –vamos a decirlo de forma constructiva– del que se puede aprender mucho.

Desde el proyecto, ahí la Cámara de Comptos hizo dos informes al respecto y efectivamente, creo que fue en septiembre del 2015, recién inaugurado este Gobierno, cuando ya los usuarios se quejaban de falta de luz, de iluminación, y hubo que poner mayor iluminación porque ciertamente algunos incluso especulaban que la falta de iluminación era para que no se viese cuál era el estado real. Está recogido en la hemeroteca, por lo tanto, no estoy hablando de cosas que no se hubiesen publicado.

La historia realmente pone a estos túneles en un lugar en el que hay muchas deficiencias que, de no haber ocurrido, probablemente estaríamos en una situación que haría todo bastante más sencillo. No obstante, llama la atención también que algo que se veía venir desde el 2019, para quienes han tenido responsabilidades y si tan importante era para la seguridad, no solamente porque lo pida Europa, sino porque es importante para la seguridad, cuando han tenido responsabilidades de gobierno al parecer no era ninguna prioridad. En estos momentos sí, parece que es urgente. Ya sabemos lo que es estar en el Gobierno, estar en la oposición y las incoherencias que se pueden manifestar y poner de manifiesto en cada uno de los aspectos.

Nosotros creemos que efectivamente este Gobierno y las instituciones de Navarra tienen el cometido de corregir esta situación y, por lo tanto, poner los recursos que sean pertinentes para resolver este problema. Y para ello, podríamos hablar de política fiscal, podríamos hablar de dónde obtener esos recursos, las medidas europeas a las que uno puede acogerse u otro tipo de financiación, desde luego, no financiación de peajes en la sombra, que sabemos que nos acaban costando las cosas bastante más de lo que nos costarían si fuésemos a una financiación directa.

En cualquier caso, centrándonos en esos siete meses en los que la ciudadanía, fundamentalmente la de la zona, va a tener en las instituciones, o nos gustaría que tuviese, en la institución, en este caso en el Gobierno de Navarra, pues a alguien que le acompañase y le buscara soluciones para sus problemas. Problemas sanitarios, es decir, una de las cuestiones que no hemos visto reflejada es el aumento de tiempo, en el caso de que no haya un accidente que paralice la carretera. Es decir, pero ya, lo que costaba equis, ahora va a costar equis más y. Y eso, cuando hablamos de ratios sanitarios, esos tiempos que se establecen en los que un ciudadano o ciudadana tiene que estar a tantos minutos de un centro hospitalario, pues con túnel es uno y sin túnel son otros. Por tanto, ahí se ha puesto de manifiesto ese helicóptero que va a estar a disponibilidad, ese que parece que sí que existe aunque algunos parece que todavía a día de hoy lo ponen en duda, pero ciertamente, incluso en temas muy serios de emergencias, requerirá una planificación *ex profeso* para estos siete meses.

También en materia educativa. Una relación en materia sanitaria con Gipuzkoa. Quizás también en materia educativa. Es decir, habrá que valorar si en determinados momentos lo que podía ser el centro de referencia podía ser uno situado en Pamplona, quizá tenga que ser otro en otro lado.

Luego, hay que hacer coherentes las políticas que apoyamos e impulsamos también desde este Parlamento y desde esta Comisión. Hablábamos hace unos meses de la importancia del ciclismo y del cicloturismo en la N-121, etcétera. Le tengo que decir que en estos momentos desconozco las iniciativas exactas que ha llevado el Gobierno, pero habrá que adecuarlas también a esa realidad, que va a tener una afección, por lo menos, si se ha puesto algo en marcha, en estos siete meses.

Y finalmente, nosotros desde Euskal Herria Bildu creemos que esa comisión de seguimiento tiene que ser muy ágil, tiene que ser realmente el foro donde el número de agentes implicados, los responsables y representantes de los ciudadanos, nosotros no creemos que sea necesariamente que haya que circunscribirlo a cinco representantes, ¿por qué no más? Es decir, porque, al fin y al cabo, se da una circunstancia bastante compleja y diferenciada, cada uno con su especificidad, en la que quizá, pues bueno, no pasa nada por abrirla a más municipios también.

Y que sea en ese foro donde realmente se planteen las soluciones y se den las respuestas. Respuestas que nos plantean, yo estoy seguro que a todos y todas los que estamos aquí, como por ejemplo, ¿por qué no se desvían los del transporte de mercancías internacionales sistemáticamente por la autopista A-15 o por lo menos la gran mayoría? Pues bueno, que reciban la explicación de qué posibilidades existen, cuál es la posibilidad o cuáles los mecanismos que a tal efecto va a poner el Gobierno de Navarra, incluso plantean si se podría arbitrar una solución constructiva que habilitase un carril, con paso alternativo. Supongo que también se lo habrán planteado y, por lo tanto, yo creo que es en ese foro donde habrá que dar las explicaciones pertinentes para que efectivamente quienes tienen que responder de la manera más cercana a los ciudadanos y ciudadanas de sus respectivos municipios y también a las actividades industriales, empresariales etcétera, que se señalan en esa comisión de seguimiento, tengan esa soberanía a la hora de poder determinar cuáles son las soluciones más efectivas, eficaces y eficientes.

La gestión de este tiempo transitorio de siete meses, pero evidentemente esa van a tener que acostumbrarse a esa transitoriedad si realmente desde las instituciones de Navarra se quiere resolver el problema, porque es evidente que desde el origen de la construcción de estos túneles se resolvió, en parte, un problema, pero esos túneles necesitan una nueva inversión y también, por qué no, el desdoblamiento.

En definitiva, señor Ayerdi, le animamos a la agilidad, al contacto, a la interlocución, al diálogo y a la búsqueda de soluciones, analizando en cada caso, en cada momento, cuáles son los problemas que vayan surgiendo. Muchas gracias, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko zuri, Ramirez jauna. Jarraian Podemos-Ahal Dugu Parlamentu Taldearen aldetik. Tiene la palabra el señor Couso. Cuando quiera.

SR. COUSO CHAMARRO: Buenas tardes, a todas y a todos. Cada vez que se plantea esta cuestión y desde que la planteó por primera vez al inicio de la legislatura el señor Zarraluqui han sido varias las veces que hemos tocado el tema. A nosotros no puede dejar de venirnos a la cabeza el porqué, si teníamos una directiva de 2004 europea que decía que había que tomar este tipo de medidas sobre esos dos túneles de Belate y Almandoz, pues desde 2004 hasta

2018 no se haya hecho nada. Tres años de responsabilidad del Gobierno actual, once del anterior. ¿Por qué esta carretera de conexión intereuropea se deja como carretera de tercer carril, se hacen dos de trazado mejorado y de pavimentación mejorada y con los túneles pero se deja de doble dirección, al fin y al cabo, y sin embargo, se desdoblan las carreteras de Logroño y de Jaca, pagando por ellas el centímetro de carretera a más que un kilo de angulas? O sea, ¿por qué puestos a desdoblar se desdobló aquello y no se desdobló esto? Y esa es una pregunta que quizá a este Gobierno no le corresponda responder, pero no nos deja de venir a la cabeza porque, al final, lo que sí que es claro es que tenemos una vía de conexión intereuropea, una vía de alta siniestralidad y una vía que tarde o temprano, y a la fuerza ahorcan, parece que estamos en ese caso ahora, había que acabar adecuando dadas las características y la densidad del tráfico que tiene.

Y eso es lo que más nos preocupa. Con independencia de que haya que cumplir con las exigencias europeas, al final, de los datos que nos ha expuesto usted aquí, tenemos unos datos de peligrosidad y unos datos de siniestralidad que llaman la atención mucho, porque las mejoras del trazado no parece que se han hecho en esa carretera y las actuaciones que se han venido haciendo no parece que hayan influido mucho en una mejora o un empeoramiento de esos índices. Es más, en el año 17 tenemos un repunte, otra vez, de lo peor, desde el año 2011 no teníamos peores datos. Entonces, esto es lo preocupante.

Y nos gustaría ver, a lo mejor, una comparativa de la siniestralidad y de los índices que tienen de peligrosidad otras carreteras de características similares en el Estado o en Europa para ver cómo se han acometido allí mejoras para reducir los índices, que seguro que los tienen más bajos. A lo mejor no está siquiera en la obra pública sino en otras cuestiones como la educación vial, o el parque móvil más moderno, u otras cosas. No lo sé, pero nos gustaría ver comparativas con carreteras de características similares, es decir, de montaña, intercontinentales, etcétera, para poder valorar qué carretera tenemos, como es esto.

Hay tres propuestas de actuación en cuanto a las galerías de escape y emergencia, más adelante. Entendemos que cuando se han presupuestado se han hecho los estudios ya para las tres. Lo digo porque, claro, vemos que sí que en los planos, aquí estaban los trazados de las galerías del caso 2 y 3, pero en el caso del desdoblamiento me parece que no está el trazado, o sea, iría en paralelo, quiero decir, a los actuales túneles, pero bueno, uno de los problemas que ha tenido este túnel de desprendimientos, de cierres y tal es derivado de la mala construcción, de la complejidad de la geología que tiene también el puerto de Belate y la zona en concreto que hereda quizá un sitio donde a lo mejor ese tipo de túneles tampoco estaban demasiado bien hechos, quiero decir, que había que haber optado por otro tipo de construcción, posiblemente.

Entonces, no sé si se han hecho estudios para las tres opciones y también cuál sería el trazado definitivo, si valdría el paralelo o no.

Y poco más. Queremos decir que nos preocupa, como a todos, la distorsión que va a generar el hacer esta primera fase de las obras, pero que cualquier obra de gran magnitud como la que se va a emprender aquí la tiene y entonces, hay que poner todas las medidas, como las que se apunta que se pueden poner, y el resto tiene que poner paciencia y sí que es cierto que se va a crear un problema que apuntó creo que el señor Zarraluqui o alguien en una sesión anterior

con respecto a la subida por el puerto de Belate, por cuanto que también ha dicho el señor García Adanero que hay curvas de herradura, prácticamente, que implican que los camiones pesados y de las longitudes que tienen ahora tienen que invadir necesariamente el carril contrario. Y eso se puede solventar creando una unidad de curvas peligrosas de la Policía Foral, pero se entendería mal o también con semáforos y otro tipo, me imagino, de señalización que se suele utilizar cuando hay un paso estrecho. Es una cuestión que planteamos nosotros ahí.

Y nada más. Lo que sí que nos gustaría es que pudiéramos, al final, ver que se ha hecho un proceso de licitación transparente, una correcta adjudicación, unos presupuestos correctos, que no veamos, al final, que se nos duplica lo que tenemos que pagar sobre lo que se había presupuestado porque algo no se había hecho bien y que, al final, cuanto antes se acaben las obras y de la mejor manera, pues correcto, porque estamos ante una vía importantísima para Navarra y está en un estado que... quizá los propios números de siniestralidad están diciendo que no es correcto. No sé si... y a lo que habrá que ir. Pero posiblemente todas estas actuaciones sigan siendo provisionales. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, muchas gracias, señor Couso. Continuamos con el grupo parlamentario del Partido Popular de Navarra. Tiene la palabra la señora Beltrán. Cuando quiera.

SRA. BELTRÁN VILLALBA: Buenas tardes. Gracias, Presidente. Gracias, también, señor Ayerdi y su Jefe de Gabinete por las explicaciones que hoy nos ha dado aquí sobre este tema recurrente y tan importante y necesario.

Para nosotros hay dos cuestiones que nos presentan las principales preocupaciones sobre este tema. Una, por un lado, es que por un parche que no va a suponer un arreglo definitivo de los túneles, que es lo que se va a hacer ahora y que no acomete toda la obra que exige Europa, vamos a tener cerrada una de las principales vías de Navarra, de hecho, la única transfronteriza, durante seis o siete meses.

Usted, señor Ayerdi, dijo que esperaba que con la buena voluntad que se demostraba al acometer la obra, Europa no nos pidiera más esfuerzo. Y yo le pregunto a usted: ¿qué ocurrirá si Europa decide que no es suficiente y tenemos que acometer todas las obras? A parte del presupuesto, ¿cuánto tiempo habría que volver a cerrar los túneles?

Estas obras van a costar 4,9 millones de euros y no es poco, pero lo que nos demanda Europa exige un presupuesto entre 30 y 200 millones de euros. Siendo como es una vía transfronteriza, ¿cabría la posibilidad de obtener financiación europea para acometer esas obras?

Se empeñaron mucho en entrar en la Euroregión. Además, estamos en la comunidad de trabajo de los Pirineos y todo para gestionar fondos europeos. ¿Sería posible financiar con esos fondos europeos esta obra? Simplemente es una pregunta que me gustaría que respondiese.

Y, por otro lado, también nos preocupa que durante los seis o siete meses que Belate va a estar cerrado y que se aconseja, por un lado, a los transportistas desviarse por el puerto viejo o por la A-15, y la A-15 y tiene el problema que acaben en el peaje de Gipuzkoa. Desde luego,

quien se va a ver muy contento con este cierre de los túneles, si es que van los transportistas por la A-15 va a ser la hacienda guipuzcoana que va a estar encantada. Desde luego, nos gustaría saber cuánto va a ser para ellos, para la hacienda guipuzcoana, la recaudación al coger los transportistas la A-15. Bueno, eso es una pregunta retórica.

En cualquier caso, hemos debatido mucho sobre esta cuestión. Una enmienda que presentamos hace poco en un Pleno a una moción de UPN pedimos que se estudiara el que no se cobrara peaje –voy a ver si me dejan hablar un poco, por favor, gracias– a los camioneros que deben desviarse a la A-15 y es mejor obviar las palabras que nos dijeron en ese momento, manifestando una gran ignorancia de la situación, por cierto, aquellos que no lo veían adecuado. Pero bueno, en cualquier caso, cada uno es libre y rehén de sus palabras. Días más tarde, pudimos leer en un medio de comunicación que se estaba barajando en debates internos –no sabemos de quién– la posibilidad de llegar a acuerdos con el sector del transporte para que hubiera unas garantías de compensación económica por realizar ese desvío. Así que no parece que estuviéramos tan desencaminados en lo que pedíamos desde el Partido Popular. Quería preguntarle, señor Ayerdi, por esta cuestión: ¿han mantenido contactos ustedes con las principales asociaciones de transportistas para intentar llegar a acuerdos de compensación económica por tener que desviarse por la A-15, con el sobrecoste de combustible y peajes que eso les acarrearía o les acarrearía a los transportistas? Porque según estiman dichas asociaciones, será de unos 45 euros al día lo que tendrán que pagar los camioneros.

¿Han planteado alguna solución a este posible sobrecoste o se han limitado simplemente a decirles que o van por el puerto viejo y que se apañen con los problemas de seguridad vial o van por la A-15 y ya se tendrán que atener al sobrecoste? Porque como saben y ya se ha comentado aquí, la carretera del puerto viejo es una de las vías más inseguras que existe: su poca visibilidad, la niebla, pendiente, curvas pronunciadas que obligan a los camiones, por ejemplo, incluso, en ocasiones, a tener que invadir el carril contrario. Es decir, entendemos que sugieren ir por otra vía, pero aquí tampoco ha concretado cuál es la que sugiere concretamente el Gobierno de Navarra y que ha hablado con la Diputación de Gipuzkoa. Si ustedes generan el problema, yo creo, señor Ayerdi, a los transportistas que tendrían que darles también la solución. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señora Beltrán. Y concluimos con el portavoz del grupo de Izquierda-Ezquierda, cuando quiera, señor Nuin.

SR. NUIN MORENO: Muchas gracias, señor Presidente. Agradecemos también la información al Consejero. Nosotros no le vamos a acusar de generar el problema, como acaba de hacer la señora Beltrán, pues en todo caso, el problema está generado –si se puede hablar en estos términos– por la directiva del año 2004 y por el real decreto posterior, del año 2006, que exigen que se adecúen estos túneles mayores de quinientos metros a una serie de condiciones y de características: el tema de las vías de evacuación, que eso queda pendiente a una posterior actuación y ahora lo que se va a acometer de los apartaderos, del cableado resistente al fuego, del sistema de drenaje, que en el caso de apartaderos y sistema de drenaje, efectivamente implica el cierre de túneles esos seis meses aproximadamente. Pues eso, se trata de cumplir una normativa obligatoria, no opcional.

Ya se ha dicho por parte del señor Couso. El real decreto es del año 2006. Se podía haber hecho, realmente, antes. No se ha hecho antes. Si en 2019 tiene que estar acometido, por lo tanto, hay que hacerlo ahora, pero se pudo hacer antes y no se hizo.

Nosotros damos importancia, la hemos aprobado, ya se ha dicho, esta comisión en el Parlamento, esa propuesta de creación de la comisión de seguimiento, que propuso, efectivamente, UPN. Establecer todas las medidas posibles que tengan por objetivo minimizar el impacto producido por la realización de las obras en los túneles de Belate. Nosotros no queremos que esto sea simplemente un cumplimiento normal, burocrático de esta moción, sino que realmente esta comisión se cree con esa voluntad y ese ánimo, realmente, de sentarse, de minimizar impactos, de dialogar, de compartir toda la información, de compartir todas las propuestas y de un debate y un diálogo honestos sobre todo lo que implica este cierre de seis meses, estas actuaciones, posibles alternativas, etcétera. Por lo tanto, esto es lo que queremos, esto es lo que pedimos.

Respecto a las actuaciones ahora... Cuando se cierren los túneles, allá por finales de mayo, si se cumple la previsión que se nos ha anunciado, se nos dice también que el Gobierno de Navarra y en coordinación con Gipuzkoa recomendará rutas alternativas para el tráfico pesado. Yo tengo una pregunta al hilo del debate que aquí ha surgido, también usted, señor Ayerdi, el propio Consejero, ha trasladado que provoca inquietud el tráfico pesado, bueno, inquietud, incluso ha empleado una expresión... indicando que puede haber momentos en que se cierre, de que haya alguna incidencia con los camiones, con los vehículos pesados que con determinadas curvas, pues no... En fin, que haya bloqueos o cierres, bloqueos de la circulación. Por lo menos, es la expresión que le he oído. También se ha hablado dos curvas, especialmente, como ha dicho el señor Ramírez.

Yo casi preguntaría... porque supongo que esto se habrá valorado, pero claro, aquí lo que ustedes van a hacer es recomendar. Si se recomienda y no se obliga, es porque se entiende que la NA-1210 está capacitada para el tráfico pesado. Porque esa sería la primera. Uno que no es ni ingeniero de caminos ni conoce efectivamente a fondo... pero realmente estamos hablando, por lo tanto, de un puerto que está capacitado. Claro, si se va a colapsar, si se va a bloquear, si los camiones, literalmente, pues van a tener una serie de dificultades, es que a lo mejor, digo, si a lo mejor no está capacitado para el tráfico pesado o de algunos, al menos, vehículos pesados, esta recomendación igual tiene que ser obligación. Si ese fuese el caso. Entiendo que no, pero por lo menos que quede claro, y esto también que se hable y se dialogue en esa comisión de seguimiento con todos los afectados, porque realmente aquí, para alguien que nos esté escuchando en la página web del Parlamento desde su casa este debate, parece que eso va a ser poco menos que una aventura y una osadía pasar por ahí. Que eso se aclare.

Y, en cualquier caso, insisto, evidentemente se trata de cumplir una normativa, una directiva europea, un real decreto, no es opcional, hay que actuar, 2019 es el próximo año, no se ha hecho antes. Nosotros pedimos todo ese diálogo, toda esa activación real a fondo de esa comisión de seguimiento para el diálogo con los afectados, con la zona, con los Ayuntamientos, con el sector, con las asociaciones de transportistas y que, efectivamente, se estudien todas las vías para minimizar los impactos.

Y sí, y también, hoy se nos traslada –y también nos parece un dato importante– y termino con esto, que efectivamente ahora vamos a un cierre de seis meses –veremos si es menos, si es que las opciones técnicas, cuando se ejecute la obra, lo permiten–, un cierre de seis meses pero que, en todo caso, cuando en su momento se acometa la gran obra de hacer todo un túnel paralelo o unas vías de emergencia o de evacuación, ahí no será técnicamente necesario el cierre, con lo cual, no estamos hablando ahí, en esa obra, esos ciento cinco millones de euros en el caso máximo, no estamos hablando, por lo tanto, de cierre. Estamos hablando de un cierre ahora. También apuntamos ese dato, que nos parece importante. Insisto, que la comisión de seguimiento realmente cumpla a fondo todas las funciones para las que este Parlamento dio su apoyo a su creación.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Nuin. Y, por tanto, en el turno de réplica vuelve a tener la palabra el señor Consejero. Nahi duzunean.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Voy a ver si doy una respuesta uno a uno, aunque igual hago alguna valoración global al principio. Quiero señalar, y por lo menos yo así lo siento, así lo creo y así estoy convencido, que estamos ante una cuestión de seguridad. Es decir, lo que vamos a hacer en los túneles va a mejorar claramente la seguridad de los túneles. Eso lo han dicho, es compartido y a mí eso me parece relevante. Con lo cual, no es un parche, sino es una mejora clara de seguridad. Es decir, los proyectos que se van a hacer van a mejorar claramente la seguridad de los túneles y yo creo que esto –lo decía también el señor Eraso– yo creo que es compartido. Yo creo que esto es relevante. Yo, como Consejero, que tengo la responsabilidad sobre mis espaldas, soy el primero que quiero mejorar la seguridad de esos túneles. Y creo, insisto, que lo que se va a hacer lo mejora. Eso es relevante.

A partir de ahí, –y entro ya uno por uno– decía el señor Garmendia: Atacar toda la N-121, fondos europeos. También me lo ha comentado alguien más, la señora Beltrán. El señor Ramírez lo decía, vamos a ver, yo hace poco en el Parlamento creo que le respondía, si nosotros, que tenemos la competencia en carreteras ya podríamos hacer un nuevo peaje en la sombra para hacer actuaciones ahí. Ahora, ¿queremos hacer un peaje en la sombra? ¿Queremos hacerlo? Que eso es lo que usted está diciendo. Usted decía: Prefiero pagar a treinta años. Es lo que usted estaba diciendo. Si aquí el problema, problema no es si me puedo endeudar o no, el problema no es si tengo dinero o no, el problema no es si los bancos me prestarían o no, Navarra es solvente, Navarra tiene un *rating* importante, tiene una credibilidad en sus cuentas relevante.

El problema es el marco de estabilidad presupuestaria que tenemos, es decir, hoy por hoy, aunque me den fondos, yo consiga... si no los necesito, si ya tengo el dinero. El problema, insisto, es si computa a efectos de deuda, si computa a efectos de regla de gasto, si computa a efectos de déficit. El cruce de esos tres elementos que determina la ley de estabilidad presupuestaria –déficit, deuda y regla de gasto–, es lo que realmente impide que el Gobierno de Navarra se plantee esta inversión u otras. No es, por lo tanto, si tiene acceso a fondos europeos, no es si puede endeudarse o no. Si puede endeudarse sí, porque ahí estaríamos en el tema del endeudamiento, lógicamente, pero, insisto, no es un problema de que tengamos falta de solvencia, no es un problema de que no tengamos recursos, insisto, es un problema

del marco legal de estabilidad presupuestaria. Lo digo para que quede claro. A partir de ahí, la forma de sortear el marco de estabilidad presupuestaria es: Haga usted un peaje en la sombra en el que a una concesionaria le traslade usted el riesgo de construcción o el riesgo de explotación o el riesgo de financiación, dos de los tres. Esto es lo que digo y efectivamente. Y aquí lo digo, en sede parlamentaria. Entonces bueno, ante ese planteamiento, insisto, no es la visión de este Gobierno, para esta cuestión atacar un nuevo peaje en la sombra. No lo es para esa actuación. Lo digo para que quede claro.

A partir de ahí, me decía usted: ¿Vamos a cumplir con la normativa? También me lo han preguntado más. He dicho que con esta actuación que vamos a hacer es una actuación necesaria que va en la dirección de cumplir la norma y a partir de ahí en lo que son las galerías de evacuación es evidente, con los plazos que les he dado, que es imposible que a finales del 19 esté terminada la otra actuación. Usted ha hecho una apreciación clara, ¿va usted a iniciarla? Esa es la reflexión. ¿Va usted a iniciar las actuaciones definitivas? Esa es la cuestión.

La cuestión sobre eso es: estamos terminando los sondeos geológicos –también lo digo porque el señor Couso hablaba de cuál es la calidad geológica y demás–, los sondeos geológicos se están terminando, van a estar terminados. Ahora vamos a tener que tomar una decisión relevante y es, con los sondeos geológicos en la mano, cuál de las tres opciones que yo les he dado para las galerías de evacuación escogemos, cuál de las tres. Con lo cual, me preguntaban: ¿Tiene usted los proyectos hechos? No, los proyectos no, lo que tenemos son unas estimaciones valoradas de lo que costarían cada una de las tres opciones, no hay proyectos de construcción hechos para las tres.

Justo ahora, cuando tengamos los sondeos, y está previsto dentro del programa de actuación de este año, el Gobierno va a hacer el proyecto de construcción de la opción escogida. Sí el traslado que de las tres opciones, la visión recomendada o la opción recomendada por el equipo técnico de obras públicas es la número 2, es decir, salvo cambio de criterio, lo que haremos, salvo que de los sondeos se derive alguna cuestión no esperada, la expectativa es que encarguemos la redacción de un proyecto de construcción por la vía de la opción 2, que es hacer una galería de evacuación tamaño túnel, para que si en un momento dado después se decide hacer el desdoblamiento de los túneles no haya apenas incremento de inversión. Entonces sería la opción 2.

Con lo cual, el calendario es terminar los proyectos geológicos, encargar el proyecto de construcción por la opción 2, con la idea de que esté hecho. Yo creo que estamos barajando que el proyecto de construcción pueda estar hecho este año 18. Y efectivamente, está la gran decisión en el 19 si licitamos, no licitamos, hacemos o no hacemos. Esa es la decisión que tendremos que tomar, la de si licitamos o no licitamos en el 19 esa actuación. Lo digo para que se entienda el calendario. Es decir, el Gobierno está sin parar haciendo actuaciones en este eje, porque, insisto, para licitar hay que tener proyecto de construcción y hoy por hoy estamos en eso. Sondeos y proyecto de construcción. O sea, no estamos perdiendo ni un minuto en la hoja de ruta de cumplir con la directiva. Y hacemos estas actuaciones porque nos parecen imprescindibles.

No quiero insistir yo, efectivamente, en que hablamos de una obligación conocida desde el 2004 y que estamos en el 2018. No quiero insistir porque ya lo han dicho suficientemente varios de ustedes.

Aparte, me preguntaba también el señor Garmendia sobre el informe de carreteras. Señor Garmendia, yo me comprometí a que antes del 31 de marzo estaría colgado en el portal de licitación la licitación del estudio. Ese es el compromiso. No me pida usted el informe. Antes del 31 de marzo, colgado en el portal la licitación. ¿De acuerdo?

Respecto al señor García Adanero pues, efectivamente, comparto la reflexión que hacía. En cuanto al plazo, en el pliego de licitación se valora si puede haber un acortamiento en el plazo. Pensamos que puede haber un cierto margen y se va a puntuar, pero bueno, tampoco se trata de un margen estratosférico. Pero, en cualquier caso, sí que si hay una oferta que mejora el plazo, dentro de ese margen técnicamente que pensamos que puede ser posible, se va a valorar.

Las apreciaciones que ha hecho sobre el tráfico, efectivamente, ya ha visto que dentro de las actuaciones que estamos planteando es un tema que estamos teniendo muy en consideración porque como efectivamente se ha señalado, yo mismo lo he dicho, hay dos o tres puntos que van a requerir una atención especial. No he hablado de bloqueo, de que no se pueda pasar. Sí he dicho que hay dos o tres puntos delicados donde hasta puede tener sentido una patrulla en un momento dado fija o casi fija. Y en eso, en cualquier caso, siempre con la mirada de Policía Foral y sus mejores criterios, se va a trabajar.

En respuesta al señor Eraso, hablaba de la cuestión de seguridad, efectivamente, de iniciar —ya he dicho que la opción preferida, la número 2— la coordinación con Gipuzkoa. Efectivamente, se está trabajando. Estamos hablando con ellos desde el principio para ver, en su caso, cuál puede ser la recomendación más adecuada. La visión de obras públicas es que hablemos de recomendación y no, por lo tanto, de obligación. Esta es la reflexión que tenemos, digamos, como criterio y de eso es también, en lo que se refiere ya a la concreción de la recomendación, de lo que estamos hablando con Gipuzkoa.

La comisión de seguimiento, efectivamente, ya les he dicho que el objetivo es tener una primera reunión antes de finales de marzo. Yo, si ustedes me hacen alguna aportación sobre la integración, los integrantes de la misma... la valoraremos. En cualquier caso, el 19 de marzo sí que tendremos una reunión previa con los alcaldes, sin perjuicio de que para mí y, además, siguiendo también su mandato, el elemento de interlocución será la comisión, lógicamente, que es también lo que ustedes me han pedido, y por otra parte están todos los agentes. Yo creo que es más razonable también que tengamos la mirada de la comisión.

Los elementos, ya lo decía el señor Ramírez, nosotros tampoco vemos un peaje en la sombra aquí. Ya lo hemos respondido.

El tema sanitario, efectivamente, sobre todo, el elemento de urgencias, que es un tema que siempre es sensible, porque, al final, los planes de urgencias, efectivamente, en esa zona ya hay un convenio con Euskadi para derivar según qué cuestiones. En este caso, si el puerto significa diez, doce minutos más, pues quizás haya que revisarlos para que el punto eficiente

que hace que se deriven a Pamplona o se deriven a algún lado, haya que modularlo, revisarlo o actualizarlo, al margen, insisto también, por supuesto, de los casos donde el helicóptero pueda tener un sentido o tal. Entonces, eso sí que ya se está empezando a trabajar, como no puede ser de otra manera.

Los temas de información también especialmente importantes. Dentro de lo que son las actuaciones en la carretera vieja, además del firme, cuando yo antes les hablaba de la señalización horizontal, el pintado, lógicamente que hay que hacer encima del firme nuevo, otra cuestión sobre la que reflexionaremos bastante y ya se está reflexionando es sobre si, en algunas zonas, donde hoy por hoy, si ustedes recorren la carretera vieja se puede adelantar, si nosotros ahí pondremos una línea continua como una catedral o no, porque hay dos o tres zonas donde ahora mismo hay un trazo discontinuo pero no parecería lo sensato, por ejemplo, de cara al tráfico que vamos a tener, e incluso a futuro. Pero son dos o tres zonitas. Quiero decir que también se está reflexionando hasta el punto de que vamos a identificar bien qué zonas habilitamos o no para el adelantamiento, vamos a trabajarlas, vamos a señalizarlas bien. O sea, que todo esté muy reflexionado, porque efectivamente, ya se ha dicho, en la carretera del puerto viejo hay que prestar atención a los turismos y el deseo de adelantar a veces, la gestión de los adelantamientos, vamos a manejar eso con atención.

Y luego, lo que se refiere al tráfico de los pesados, vamos a manejar también las velocidades de los camiones, los horarios, los tacógrafos, los límites... vamos a trabajar un poco todas esas cuestiones bien. Todo eso se está trabajando con especial atención.

En el tema de información también es cierto que hay usuarios que son de la zona y de las comarcas, hay usuarios que son de ese largo recorrido, transportistas internacionales, los mecanismos de comunicación e información serán distintos. No llegamos de la misma manera al vecino o vecina que vive en la zona, al camionero, transportista, que viene de otro país, pasa y va por ahí. Tenemos que ver también cómo gestionamos esa información/comunicación. En eso también, lógicamente, se está trabajando.

En cuanto a la siniestralidad de la carretera, yo sí que he querido al principio poner el foco en que hablamos de toda la carretera –me parece importante, es decir, aquí estamos hablando de una actuación concreta– pero creo que la reflexión de siniestralidad procede de toda la carretera, lo decía el señor Couso. En este caso, otra actuación de este año que se está haciendo ya, y aquí los proyectos de construcción van a estar terminados este año seguro, para después del verano, para otoño, son los proyectos de conversión de toda la carretera desde la salida de Pamplona hasta Enderlatsa, con el modelo 2+1. Esos proyectos de construcción van a estar hechos. Pero también ahí habrá otra reflexión que hacer, ¿queremos hacer alguna actuación año 19 o no? Pero que sepamos que están esos proyectos, que el Gobierno no ha dejado de hacer toda la parte de proyectos, de definición y de trabajo. Eso también es importante señalar que va a estar hecho este año, con lo cual, también tendremos que reflexionar sobre ello, sobre si queremos. No es un proyecto único, lo hemos hecho en varios proyectos también para que si en un momento puede haber decisiones de licitación no tenga que ser licitar todo a una mano, sino que podamos licitar no sé si son cinco o seis tramos en lo que se ha dividido toda la nacional. No sé si son cinco, o cuatro, bueno, no sé, es un

número digamos, de varios tramos. También lo digo por la reflexión de la siniestralidad y la mejora de toda la carretera, que me parece importante.

Sí. Ya le he respondido al señor Couso que proyectos no hemos hecho, que son estimaciones valoradas con criterios, pero insisto, que habrá que decidir y la opción es la 2. Lo digo también para que se tenga claro, a expensas de la valoración de los sondeos, que en esta ocasión los sondeos son con muchos puntos, no son sondeos solo de cuatro puntos. Hay sondeos, realmente es una campaña con sondeos importantes. Se va a conocer bien lo que hay ahí y eso va a permitir tener buena información.

La señora Beltrán... Creo que no me ha escuchado, señora Beltrán, cuando he dicho que con las opciones 1, 2 o 3 no va a ser necesario cerrar la carretera y si no usted me ha preguntado: ¿Va a ser necesario cerrar? Que no. Ya le he dicho que no, que no va a ser necesario cerrar con las actuaciones posteriores. No va a ser necesario.

Me ha hablado también de entre 30 y 200 millones de euros y ya ha visto que en la diapositiva yo le he dicho que entre 105 y 122, o sea, que hemos acotado más. También, ya no es entre 30 y 200, insisto, siempre son estimaciones, pero ya no es entre 30 y 200, es entre 105 y 122. Ya tenemos una banda más estrecha. Y de ahí es de donde ha salido la reflexión de que la opción 2 es la que plantea el Gobierno y en la que va a trabajar como proyecto de construcción.

En lo que usted me hablaba de si hemos tenido conversaciones con las asociaciones de transportistas para hablar de una compensación, no. Contundentemente, no. He de decirle que no. Sí que hablamos con ellos en su momento para anunciarles las actuaciones. Punto. Y ya ve usted que contamos con ellos también para la comisión de seguimiento, como no puede ser de otra manera. Pero nada más. Ellos, además, salieron públicamente trasladando su posición, usted lo recordará también. Nosotros en este sentido queremos señalar que estamos en ese mensaje de que recomendaremos otras rutas alternativas, pero no obligaremos. Lo digo para que también quede claro en ese sentido que también el señor Nuin me decía: Déjelo usted claro, trasládelo con claridad. Pues estamos en esa posición clara.

Decía usted, ya lo ha dicho el señor Nuin: Ustedes han generado el problema. ¡Hombre, señora Beltrán! Ya lo que me faltaba, que me diga que nosotros hemos generado el problema. ¿Qué quería, que no hiciéramos nada? (MURMULLOS). ¿Qué quería? Pero señora Beltrán, por favor...

Luego, yo creo que al señor Nuin, básicamente, de una u otra manera ya he respondido a casi todas las apreciaciones. En cualquier caso, efectivamente, cierro diciendo que sobre la comisión de seguimiento, desde luego, nuestra vocación va a ser, usted lo decía, facilitar toda la información, que haya debate, que haya conversación, que haya análisis y, efectivamente, yo creo que ese cronograma que yo también he señalado vamos a ver si somos capaces, incluso, de mejorarlo algo. Fundamental, desde luego, en su momento cuando hablé con todos los alcaldes al principio –con todos, con casi todos, no voy a decir todos, pero sí con casi todos– sí que trasladé un objetivo que para nosotros era importante y es que estuviera la actuación terminada antes del invierno. Esto es fundamental. Antes de la campaña de vialidad invernal, porque esto sí que era un objetivo clave, vamos a ver si incluso mejoramos algo el cronograma. Y, a partir de ahí, pues a su disposición en las preguntas o iniciativas que ustedes quieran trasladar. Por mi parte, nada más. Seguiremos coordinando con Gipuzkoa también

todos los temas relacionados con esta infraestructura y, en su caso, con las distintas opciones de recomendación que se puedan poner encima de la mesa. Y a su disposición.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, Kontseilari jauna. Beraz, behin eguneko gai zerrenda bukatuta, ez da baizik eta gelditzen Ayerdi lehendakariari eskertzea hemen egin duen agerraldia. Gai gehiagorik ez dagoenez, amaitu da bilkura.

*[Muchas gracias, señor Consejero. Por lo tanto, una vez terminado el orden del día de hoy, no queda otra cosa que agradecer al señor Ayerdi la comparecencia realizada. Como no hay más temas, se levanta la sesión.]*

Se levanta la sesión. Buenas tardes.

(Se levanta la sesión a las 16 horas y 59 minutos).