



DIARIO DE SESIONES  
DEL  
**PARLAMENTO DE NAVARRA**

---

IX Legislatura

Pamplona, 13 de abril de 2018

NÚM. 65

---

**TRANSCRIPCIÓN LITERAL**

**COMISIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO**

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JOKIN CASTIELLA IMAZ

**SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 13 DE ABRIL DE 2018**

**ORDEN DEL DÍA**

– Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para explicar las razones por las que SODENA ha otorgado créditos participativos a la empresa RODONA, S.L.

– Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para explicar las soluciones que se van a adoptar durante el tiempo en que van a coincidir las obras en los túneles de Belate y Almandoz en Navarra y en el túnel de San Lorenzo en Guipúzcoa.

(Comienza la sesión a las 12 horas y 5 minutos).

**Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para explicar las razones por las que SODENA ha otorgado créditos participativos a la empresa RODONA, S.L.**

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Egun on, buenos días, señorías. Damos por iniciada esta sesión de la Comisión de Desarrollo Económico. Como saben, consta de dos comparecencias del Consejero de Desarrollo Económico y por eso contamos aquí con su presencia. Aprovecho para darle la bienvenida. Viene acompañado por su Jefe de Gabinete, el señor Ayerdi, a quien también doy la bienvenida a esta Comisión. Paso a leerles el orden del día. El primero de los puntos es la comparecencia para que el Consejero de Desarrollo Económico explique las razones por las que Sodena ha otorgado créditos participativos a la empresa Rodona S.L. Ha sido solicitada por los grupos parlamentarios de Geroa Bai, Euskal Herria Bildu Nafarroa, Podemos-Ahal Dugu y la Agrupación de Parlamentarios Forales de Izquierda-Ezkerra. En el turno inicial de exposición de la comparecencia tiene la palabra el señor Couso brevemente. Cuando quiera.

SR. COUSO CHAMARRO: Buenos días a todas y a todos. Se pide esta comparecencia por cuanto que hemos visto esta operación donde Sodena está haciendo un préstamo participativo a esta empresa, Gráfica Rodona, de 400.000 euros, con la preocupación que tenemos a la vista de cómo se han venido gestionando las cosas en Sodena en los últimos años, pero yendo muy hacia atrás, a raíz de, por ejemplo, el informe en el que la Cámara de Comptos nos dice que hay 39 millones incobrables ya en operaciones, y luego cuestiones como las que pasaron en su día, como la venta de acciones de Iberdrola que precede a la venta de EHN y que esto, al final, nos costara 20 millones de pérdidas.

Entonces, tenemos una preocupación por las operaciones que se hacen en este entorno financiero y también porque en el propio sector de las industrias gráficas, en los años de crisis, así, en términos muy genéricos y muy globales, ha habido en torno a una pérdida de facturación del 60 por ciento en conjunto, una pérdida del 20 por ciento del empleo, y de las empresas que han quedado están un 23 por ciento de ellas más o menos en pérdidas, en números rojos. Y luego, de estas hay algunas que tienen un 75 por ciento de endeudamiento.

Si esta es la situación general de este sector, que en Navarra comprende en torno a ciento cincuenta empresas, ¿por qué el Gobierno apoya a esta y no apoya a otras? Teniendo el precedente que tenemos de que nosotros pensábamos que aquí había habido una sucesión de empresas. Es decir, que había una anterior empresa, que se llamaba Gráficas Ona, que en el 2014 planteó un expediente de regulación de empleo, despidió a los cincuenta trabajadores, fue a concurso de acreedores, se solucionó y se liquidó la empresa quedando una deuda con Hacienda bastante importante. No sé si debo decir la cantidad, pero quedando una importantísima deuda con Hacienda. Pero resulta que Gráfica Rodona ya está desde el año 2010. Es decir, que en el mismo domicilio social parece ser que convivían las dos empresas dedicándose a la misma actividad.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Señor Couso, esta es una intervención breve... Vaya concluyendo.

SR. COUSO CHAMARRO: Si es por centrarle, porque lo que queremos es que él vea un poco lo que queremos saber, que es que hay unos precedentes en la empresa que nos gustaría que se nos aclarara cuáles son, si se ha dado esa sucesión o si realmente había otra cosa, había dos empresas compatibles. Y luego los motivos por los cuales Sodena en este momento le da a esa segunda empresa, la que ha quedado, ese préstamo y en qué condiciones. Luego ya haré la valoración. Lo que pasa es que quería que el Consejero viera un poco que hay unos precedentes y que no son responsabilidad suya, obviamente. Nos estamos remitiendo a los años 14 y anteriores y lo que hay ahora. Sin más. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Couso. Por tanto, tiene la palabra el señor Consejero por un tiempo máximo de treinta minutos. Cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Buenos días. Voy a tratar de satisfacer la petición que me trasladaba el señor Couso. En primer lugar, voy a empezar explicando, efectivamente, qué prestamos le ha concedido Sodena a Rodona y por qué y luego haré un análisis un poco del histórico de lo que hemos podido observar, analizar y demás. En lo que se refiere al préstamo que Sodena ha concedido, efectivamente, el 28 de julio de 2016 Sodena formaliza un préstamo participativo con la sociedad Rodona Industria Gráfica S.L., por un importe de 400.000 euros, con las siguientes condiciones: tipo de interés fijo del euríbor más 3 por ciento, más un tipo variable en función del resultado de la actividad de la compañía, y un plazo de 6 años, incluyendo uno de carencia. Estas son las condiciones del préstamo. Se dio con fondos BEI y fue aprobado el 21 de junio del 2016 por el consejo de administración con la finalidad de que la compañía pudiera llevar a cabo unas inversiones tecnológicas por un importe previsto de 1,14 millones de euros, consideradas necesarias para incrementar su capacidad productiva, mejorar la eficiencia de las instalaciones y aumentar la calidad de sus productos.

Las principales razones por las cuales el consejo de administración de Sodena consideró conveniente el apoyo financiero a Rodona fueron, en primer lugar, que era una empresa que había implantado y continuaba mejorando una tecnología muy innovadora y de vanguardia, consistente fundamentalmente en una línea de impresión referente a nivel nacional y europeo –solo quince impresoras similares instaladas en toda Europa en el momento de aprobación del apoyo financiero–.

En segundo lugar, una empresa con un volumen de ventas que en 2016 alcanzó los 4,7 millones de euros con ebitda, beneficios y *cash flows* en los últimos años positivos y sostenibles en el tiempo. Su elevado apalancamiento, eso sí, no le permitía más financiación bancaria para acometer ese crecimiento.

En tercer lugar, aunque no se tratase de un proyecto intensivo en creación de empleo, se consideró que después de atravesar por un momento difícil en cuanto a continuidad en el año 2014 –luego analizaré esa situación– la compañía había conseguido mantener el empleo de 14 personas y aumentarlo, además, en los dos últimos años, desde el 14 al 16. Por otra parte, se observó también la elevada implicación del promotor, tanto económica como profesionalmente. De hecho, ante la complicada situación de continuidad en que se vio inmersa la compañía en el 14, aportó en garantía su patrimonio para lograr la financiación que le permitiera acudir a la ampliación de capital necesaria para relanzar Rodona, asumiendo a su

vez, además de la propia deuda existente en Rodona, que fue renegociada y ascendía en aquel momento a 4 millones de euros, la proveniente de Ona también, que ascendía a 1,3 millones de euros. La compañía se encontraba, además, al día de sus pagos y necesitó renegociar la deuda en el año 2016 para acometer inversiones y continuar con su actividad. Quiero indicar que al cierre del ejercicio de 2017 el importe que se adeuda –de esa deuda general que tenía en el momento de la refinanciación– asciende a 0,876 millones de la asumida de Ona –de la que se asumió en el 14– y de 2,9 de la propia de Rodona, que era de 4 millones en el 14. No digo deuda con Sodena; digo deuda global.

El actual socio único y promotor cuenta con gran experiencia y conocimiento, tanto de los procesos de producción como del sector y los potenciales clientes –esto pudo ser contrastado con los principales clientes por Sodena–, buen clima laboral y compromiso de los empleados, como lo indica la implicación de cuatro de ellos que avalaron al promotor para acometer la ampliación de capital que permitió dar continuidad a la compañía; compromiso de Hewlett-Packard también, proveedor de la tecnología utilizada por Rodona que considera a la compañía socio de referencia en el mercado español, facilitando la financiación de las inversiones en maquinaria mediante contratos de *renting*.

El efecto inducido en Navarra se valoró también como significativo, ya que a pesar de que la mayoría de las materias primas, papel y tintas especiales se compran fuera de la Comunidad por no existir oferta Navarra, existían importantes contrataciones en servicios exteriores en Navarra por un importe cercano a los 700.000 euros. El efecto multiplicador comparando la aportación de Sodena y el volumen total de inversiones previstas a acometer era importante, era positivo. Además, la valoración que trasladó Thomson Reuters Aranzadi, que es para quien Rodona es un proveedor especialmente crítico, fue también favorable.

Por todas estas razones fue por las cuales Sodena sí que consideró oportuno dar este préstamo de cuatrocientos mil euros por el que usted preguntaba. No obstante, y adicionalmente, quiero decirles que Sodena modelizó conforme al plan de negocio y a las condiciones de su apoyo financiero, y su análisis concluyó que los flujos de caja esperados permitirían atender el servicio de la deuda contraída y la otorgada por Sodena, como está sucediendo hasta el momento. Es un poco el análisis de las razones por las cuales Sodena valoró el dar el préstamo de cuatrocientos mil euros.

En cuanto al histórico anterior, ya entrando en esta segunda parte, quiero indicar en primer lugar que las dos compañías, Rodona y Ona Industrias Gráficas, no tuvieron la misma ubicación física ni el mismo domicilio social. De hecho, Ona Industrias Gráficas estaba en el polígono Agustinos C/F, nave B6, de Pamplona, y Rodona estaba en ese mismo polígono, pero en la nave D12 de Pamplona. Digo tanto físicamente como el domicilio social.

En cuanto a lo que usted indicaba de que efectivamente ambas empresas contaron con personas coincidentes, cierto es en la medida en que Rodona efectivamente fue constituida en el año 2003 y Gráficas Ona era su socio totalmente mayoritario. Nació siendo Gráficas Ona socio al 91 por ciento de Rodona, con lo cual sí que es cierto que durante unos años efectivamente hubo coincidencia en los órganos de administración, pero encaja también con esa vinculación societaria.

En cuanto a las dos compañías, me gustaría decirles que Gráficas Ona desde su constitución en 1985 desarrolló su actividad en el sector de las artes gráficas. La actividad se realizó principalmente en Navarra, donde la sociedad contaba con una amplia trayectoria en el ámbito de la impresión gráfica, contando con una significativa cartera de clientes y siendo una empresa de referencia en el sector de Navarra y en particular en la denominada impresión *offset*. La impresión *offset* es un método de reproducción de documentos e imágenes sobre papel o materiales similares que consiste en aplicar una tinta sobre una plancha metálica para conseguir un texto o imagen que finalmente se pasa a papel para su impresión. Esta tecnología es capaz de reproducir miles de copias en poco tiempo con una imagen de calidad alta y definida. Se realiza con maquinaria grande, siendo una tecnología cara y con costes elevados para impresión de tiradas cortas y muy competitiva para grandes tiradas de volumen, debido a sus ventajas de calidad, rapidez y coste.

Rodona, por contra, es una empresa también de artes gráficas, pero dedicada exclusivamente a la impresión, desde el principio, de libros por medio de sistemas digitales, muy diferentes a la tecnología *offset* a la que se dedicaba anteriormente Gráficas Ona. La impresión digital se caracteriza por máquinas más pequeñas que no precisan de planchas, pueden reproducir lo que han de imprimir directamente del ordenador a la máquina, siendo sus costes inferiores e ideales para tiradas cortas, donde el *offset* no es competitivo en absoluto. El coste de arranque inicial es mucho más barato y hace que se obtenga mucho mejor precio para tiradas de baja cantidad. Además, estas nuevas tecnologías permiten abrir otras posibilidades de mercado, como son la personalización, la segmentación, la impresión sobre soportes muy diversos, utilización de tintas especiales, fluorescentes, metálicas, tintas con relieve, reediciones, actualizaciones, etcétera.

Rodona, como he indicado antes, nace en 2003 como una externalización de la actividad de Thomson Reuters de Aranzadi. Se creó justamente a través de la adquisición de su rama de impresión digital, incluyendo la producción de libros y los servicios de suministro y logística relacionados con dicha actividad. En el momento de su constitución, Gráficas Ona efectivamente contó con un 91 por ciento, y la propia editorial Aranzadi con el 9 por ciento. Este es el origen, y, por tanto, desde el principio las actividades son diferentes.

En el año 2010 se produce el primer hito importante en la historia de Rodona con la inversión realizada en tecnología de impresión digital, contando con una impresora única en España integrada en una línea de producción puntera en Europa. Esta inversión se realiza como consecuencia del análisis estratégico y de mercado que se hizo en su momento, que concluyó con la necesidad de ofrecer un modelo productivo adecuado a un sector con constantes renovaciones, publicaciones jurídicas y demandante de actualizaciones rápidas de contenido y evitando, además, el almacenamiento y obsolescencia de los libros.

A partir de aquí, el cambio –hablo ya de Gráficas Ona– de tecnología y la crisis general del sector llevó a Ona a ver reducida su cifra de negocio de 12,9 millones de euros en el año 2008 hasta 7,8 en 2013, pasando en dicho período de un beneficio positivo en el año 2008 de 247.000 euros –fue el último año con beneficio positivo de Gráficas Ona– a un ebitda negativo de 227.000 euros en el 13 y unas pérdidas de 2 millones de euros en el año 13.

Si quiere después, en el segundo turno, profundizo un poco en las causas de la crisis, pero las crisis son, sobre todo, el continuo descenso del nivel de facturación, descenso iniciado y coincidente con la fuerte crisis económica generalizada en el país, etcétera. Tengo un poco más de detalle, pero tampoco sé si... Sí es importante destacar que ya al final del año 2014, donde todavía siguió el descenso ya muy fuerte en la cifra de facturación de Gráficas Ona, la compañía terminó con un patrimonio negativo por primera vez en su historia y una facturación muy pequeña de millón y medio de euros en 2014.

En todo este período desde el año 2008, último año en positivo, hasta el año 2014, la compañía lógicamente trató de hacer sus análisis de la situación de crisis, ver qué se podía hacer, ver qué medidas se podían anticipar, a principios del año 2012 justamente ya realizó un profundo análisis de la situación con distintos elementos, se realizó un estudio de plan de viabilidad, se tomaron algunas medidas: refuerzo del plan comercial, posible expansión internacional, refinanciación de la deuda bancaria a largo plazo, acuerdos de aplazamiento de deudas con los principales proveedores, ajuste de la estructura social a una más acorde con la realidad de la compañía, realizándose en aquel momento nueve despidos por amortización de puestos de trabajo –hablo del 2012–, acuerdos de aplazamiento y garantía con entidades públicas, y también en aquella época se concedió al Gobierno de Navarra un aval en garantía que fue concedido –trescientos mil euros– para empujar esa situación

En el año 2013, la cosa siguió siendo complicada. La compañía siguió con su esfuerzo de disminución de costes y ajuste de los gastos de la empresa. Se planteó en el año 2013 incluso la posibilidad de una fusión entre Ona y Rodona. Se analizó esta opción. Se elaboró en ese sentido un plan de negocio, que se terminó entre los meses de diciembre del 13 y enero del 14, incluso se negoció con las entidades bancarias, aprobándose una refinanciación justo ahí, en enero del 14, que iba a ser firmada en marzo del 14. Sin embargo, al cierre del mes de febrero del 14, el incumplimiento ya manifiesto por parte de Gráficas Ona de los números que se habían hecho en el plan de viabilidad estudiado dio pistas bien claras –por lo menos, esa es la valoración que se hace– de que la situación que se había recogido en ese plan de viabilidad no se iba a cumplir, no se estaba cumpliendo y no se podía cumplir. Esto llevó a la conclusión de que Gráficas Ona, siempre dedicada a la impresión *offset*, a una actividad determinada, no tenía una solución y se valoró en aquel momento –hablo del pasado; hablo de aquellos años– que la fusión entre Ona y Rodona iba a ser incluso perjudicial para Rodona también, la mezcla de dos actividades y demás.

¿Qué se hizo por lo tanto? Se hizo una apuesta por una refinanciación ya unilateral de Rodona, se planteó un nuevo plan de negocio y de viabilidad ya solo de Rodona, varias reuniones con las entidades financieras, reestructuración de la financiación a largo plazo, ampliación de capital de Rodona por importe de 600.000 euros –es decir, las entidades financieras plantearon que Rodona hiciera una ampliación de capital aportando 600.000 euros–, asunción por parte de Rodona también de la deuda total bancaria de Ona. Todo esto se analizó. Todo esto se trabajó. Incluso en esa primera parte del 14, en abril, se formalizó la venta de maquinaria cuyo importe obtenido, una vez liberadas las cargas, fue destinado principalmente al pago de salarios atrasados de la plantilla, previo acuerdo con el comité de empresa. Estoy hablando de abril del 14. Todas las medidas que se plantearon lo que buscaban era salvaguardar la participación societaria en Rodona. También se buscaba la extinción ordenada

de los contratos de trabajo y, por lo tanto, de los trabajadores de Ona y su nula repercusión social, sin mayor coste para la masa a fin de evitar prolongar también el sufrimiento de la plantilla, que lógicamente estaba viviendo una situación complicada. Se planteó también la preferencia en la recolocación del personal de Ona conforme a las necesidades que pudiera tener Rodona en su desarrollo y esto sucedió con 14 trabajadores.

A la vista de todo esto, todo este planteamiento, el 22 de mayo del 14 la Junta General de Ona acordó aumentar el capital social de Rodona por esos 600.000 euros que se habían marcado como necesarios. Esa ampliación de capital no fue suscrita por Ona, que lógicamente no estaba en condiciones, pero sí por uno de los socios de Ona, que a título personal comprometió su patrimonio, como he indicado antes, incluso con el aval de cuatro trabajadores. Esa ampliación de capital con aportación de 600.000 euros dio cumplimiento a todo el esquema. Se cerró la refinanciación con las entidades bancarias. La asunción de los préstamos pendientes de Ona, que, en aquel momento, como he dicho, ascendían a 1,3, también la asumió Rodona. El expediente de regulación de empleo se resolvió en junio de 2014, en el que tanto la dirección como el comité de empresa de Ona acordaron, con base en la documentación obrante, la extinción de causa económica motivadora del ERE de extinción, por lo que las partes prestaron su conformidad a las medidas propuestas por la empresa. Esas medidas de extinción afectaron, como el señor Couso ha dicho, a 42 trabajadores de los 44 que había en plantilla, y el cese efectivo se produjo el 30 de junio del 14.

A partir de ahí, el 6 de octubre del 2014 el Juzgado de lo Mercantil de Pamplona declaró el concurso de liquidación de Gráficas Ona, concurso que hoy se encuentra finalizado. Esto es un poco el análisis del pasado, con lo cual, por qué da Sodena el apoyo lo he indicado al principio y un poco el histórico anterior, este es el que tenemos. Por mi parte nada más. Queda a la espera de sus preguntas.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, Ayerdi jauna. Goazen talde parlamentarioen eldunekin. Geroa Bai Taldearekin hasita, Eraso jauna, zurea da hitza.

SR. ERASO SALAZAR: Gracias, Presidente. Buenos días, señores Ayerdi, y gracias por la explicación. Cuando se solicitó la sesión de trabajo no conocía el camino que habían llevado estas dos empresas y mirando un poco en el Boletín Oficial del Registro Mercantil y en determinadas páginas web sí que se veía la coincidencia del propietario y el gerente de ambas empresas y sí que podía parecer, como ha dicho en un principio el señor Couso, que pudiera haber una sucesión de empresas. Ya ha quedado claro que no existe esa sucesión, ni tan siquiera comparten la nave donde estaba ubicada una y donde estaba ubicada la otra. Eso ya da una cierta tranquilidad.

En cuanto a lo que ha comentado usted de todo el proceso de por qué Sodena le da este préstamo participativo a esta empresa, yo he apuntado siete razones, seguramente usted ha dicho alguna más. Creo que son, en principio razones suficientes, poniéndolo, además, en relación y atándolo con lo que ha dicho después de la ampliación del capital de seiscientos mil euros y de la asunción por parte de Rodona de la deuda de Industrias Gráficas Ona.

Entonces, por mi parte, me parece correcto que Sodena apoye a una empresa, que usted ha dicho que fue constituida en el 2003 –creo que en la web que tienen ellos pone 2001, pero

tampoco será muy importante—, pero sí que ha tenido desde ese año hasta ahora un movimiento importante en cuanto a inversión tecnológica. Ya en 2010 hizo una inversión importante. En el 2016 se le da el préstamo de Sodena y en el 2017 hace una instalación nueva de cabezales, con lo cual, entendemos que es una empresa que tiene solución de continuidad.

En cuanto a Rodona, nos parece que el proceso que ha llevado Sodena es correcto y que está bien apoyar a las empresas en expansión. En cuanto a Industrias Gráficas Ona, como ya nos ha relatado todo el tema de la crisis del año 2008 a 2014, simplemente lamentamos que las empresas llegaran a esa situación, pero sí que es verdad que aquí sí que ha habido una voluntad de tratar bien a los trabajadores. Esa venta de maquinaria que se utilizó para pago de salarios, una extinción organizada de los contratos, la incorporación de catorce de ellos a Rodona, y que el empresario avale toda la inversión de la empresa con su patrimonio personal, eso me parece también que es importante. Para nosotros, para Geroa Bai, elimina todas las dudas que pudiéramos haber tenido en un principio en cuanto al tema de sucesión de empresas. Simplemente quiero ratificar que nos parece lógico que Sodena, en un proceso bien analizado y bien razonado, haya apostado por ayudar a esta empresa, que parece que tiene un futuro tecnológico importante. Muchas gracias por las explicaciones.

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

SR. RAMÍREZ ERRO: Eskerrik asko, presidente jauna. Egun on guztioi. Emandako informazio guztia eskertzen diogu kontseilariari eta bere gabinete buruari. Nosotros vamos a analizar toda esta información. Le damos las gracias porque, efectivamente, consideramos que en estas operaciones lo fundamental es que estén bien justificadas. Es decir, que los análisis que lleven a la decisión de apoyarlas de una forma u otra estén sustentados en argumentos propios de lo que debe ser una institución pública, un organismo público, aquello para lo que se fundó la sociedad Sodena, la Sociedad de Desarrollo de Navarra, y que esté implicado en los objetivos nacionales y que sostienen que las Administraciones Públicas tengamos distintos tipos de instrumentos para favorecer la continuidad y el desarrollo de una actividad que tiene que tener unos parámetros.

Y ahí es donde nosotros queremos poner el énfasis. Es decir, todas estas operaciones tienen que tener un análisis de qué repercusión va a tener en el empleo, en la economía, en la fiscalidad, etcétera, en todo aquello que constituye la posibilidad de posibilitar que la ciudadanía de Navarra pueda desarrollar proyectos de vida, en los cuales el trabajo es un derecho, y las Administraciones Públicas tienen la obligación de facilitararlo o garantizarlo —si leemos determinados textos legales, incluso es la obligación: es que la ciudadanía tiene derecho a eso—. Las Administraciones Públicas tienen que garantizarlo. Nosotros como grupo parlamentario y como formación política hemos tenido muchas discrepancias con determinadas actuaciones de Sodena y, cuando ha sido así, las hemos puesto de manifiesto.

Vamos a analizar toda esta situación. Le damos las gracias porque vemos que la información ha dado de sí para poder sacar conclusiones. Si tenemos alguna duda le solicitaremos también información añadida para poder afinar las cuestiones, pero quiero insistir en algo que ha salido en esta Comisión varias veces, incluso también en otras Comisiones, y es la necesidad de que todo tipo de actividades a través de estos instrumentos tienen que estar debidamente



justificadas. Tienen que tener su explicación. Y si, además, son exitosas, lo redondeamos, pero nosotros asumimos que a la hora de tomar una decisión existe un riesgo. Y es el papel también que lógicamente o lo asume Sodena o probablemente el mercado no facilite este tipo de sostén de iniciativas. Pero que tengan esa justificación, ese análisis, también en un contexto en el que se ha explicado y se puede profundizar.

¿Qué es lo que ha sucedido? La crisis económica especialmente con un sector muy concreto, que ha tenido una afección por encima de lo que han venido a ser las afecciones generales en las actividades medias de los diferentes ámbitos, y en este sentido lo que esperamos lógicamente es que toda esta actuación repercuta en el mantenimiento del empleo, la recuperación de aquellos recursos que se hayan podido sustraer de las Administraciones Públicas, que se recupere todo lo invertido y esperaremos que vaya bien. Lo vamos a analizar y, en cualquier caso, solicitaremos, si tenemos alguna duda, más información. Muchas gracias, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, Ramírez jauna. Jarraian Podemos-Ahal Dugu Parlamentu Taldearen aldetik, señor Couso, tiene la palabra.

SR. COUSO CHAMARRO: Más o menos como ya había dicho al principio, nos movían a solicitar esta comparecencia varias preocupaciones, las que se podían más o menos ver que en un sector, donde, como he dicho, se había perdido un 60 por ciento en términos generales de facturación, un 20 por ciento del empleo, y las empresas quedaban muy endeudadas y de mala manera, por qué Sodena ayudaba a una y a otras no. Usted ha explicado las razones del impulso que han querido dar.

Luego, sobre todo, también nos preocupaba por qué antes de 2014 se dejó caer a Ona, qué pasó, por qué si Ona tiene el 91 por ciento de las acciones de Rodona –tenía que haber arrastrado una a la otra, casi seguro– se pone a salvo a una, pero cae la otra. Y nos preocupaba también el saber qué iba a pasar con la deuda que dejaba en su caída Ona. Dice usted que lo asume Rodona, pero la deuda bancaria, ha dicho. Hay otras deudas que deja Ona, por ejemplo, la deuda con Hacienda. Esa también la asume. Deja una importante deuda con la Hacienda de Navarra. Estamos hablando de los mismos administradores, entonces, alguna responsabilidad habrán de tener sobre ese asunto.

La otra preocupación es que al dejar caer a Ona, fueron despedidas 42 personas que ven cómo luego, por otra parte, la empresa va manteniendo el empleo, incluso 14 de esas personas –de esas mismas personas, supongo que serán– tienen continuidad en Rodona. Eso también nos preocupaba porque una de las cuestiones que vemos nosotros es que aparte de tener motivos para dar la ayuda en forma de préstamo o aval que quiera dar Sodena, me gustaría dar aquí unas cuantas razones que pueden ser válidas, luego Sodena tiene que controlar.

En su día Sodena decidió echar una mano para salvar Sunsundegui. La limpió, ha venido funcionando, y ha hecho un control y un seguimiento de lo que ha pasado en esa empresa. Lo que no vemos es que Sodena tenga entre sus departamentos un departamento que vigile un poco qué es lo que ocurre también con la calidad de los empleos y que asegure que esas plantillas y empleos que se pretenden salvar mantienen unas condiciones de trabajo dignas.

Esas eran un poco las preocupaciones que teníamos y la posibilidad de que estuviéramos ante un proceso de sucesión de empresas. Claramente no lo es porque eran compatibles, pero un poco de eso tiene igual también. Quiero decir que al ser una propiedad de la otra al 91 por ciento, evidentemente había unos lazos y unas actividades, que, aunque tampoco son las mismas en este momento, podían generar dudas. Creo que usted en la medida que ha explicado las ha despejado. Lo único, que haremos las comprobaciones sobre los nuevos datos que tenemos y, como ha dicho lo anterior portavoz, valoraremos más en profundidad y recabaremos más información si hubiera sido el caso. Evidentemente a usted lo que pasó antes de 2014 no le corresponde contestar, por qué se dejó caer esta empresa o no se dejó caer. Lo dejamos aquí a la espera de analizar más toda la información que usted nos ha dado.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Couso. Continuaremos con la Agrupación de Parlamentarios Forales de Izquierda-Ezkerria. El señor Nuin tiene la palabra.

SR. NUIN MORENO: Muchas gracias, señor Presidente. Nosotros queremos agradecer la información que ha dado el Vicepresidente, el señor Ayerdi. También la estudiaremos más en detalle y seguiremos esta actuación de Sodena. En relación con esto, nada más. Simplemente esto. Le damos las gracias, lo estudiaremos y seguiremos.

También queremos reiterar que, en el planteamiento general, en lo que son las actuaciones de Sodena de apoyo a iniciativas empresariales o empresas concretas nosotros siempre insistimos: lo necesario aquí es que quede muy claro y muy determinado cuáles son los protocolos, los criterios, las pautas de actuación de Sodena para estar en unas operaciones, para no estar en otras, y que todo esto se gestione de la forma más controlada y más transparente. Esos son los elementos generales que deben enmarcar las decisiones de Sodena, y eso es lo importante que hay que preservar. Una vez que se haga esto así, unas veces se puede acertar y otras veces no en cuanto al resultado de cada operación, pero lo importante es que esta cuestión previa esté lo más garantizada y asentada posible. Esta es la cuestión fundamental para nosotros. A partir de ahí, insisto, en esta operación concreta queremos agradecer la información, la estudiaremos más detalladamente y seguiremos evidentemente cuál es su evolución futura.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Nuin. Es turno de Unión del Pueblo Navarro. Señor García Adanero, tiene la palabra. Cuando quiera.

SR. GARCÍA ADANERO: Muchas gracias, señor Presidente. Quiero agradecer la presencia del Vicepresidente y el Jefe de Gabinete del departamento y agradecer la información que nos han trasladado y, como el resto de grupos, ya con la documentación y con la información que nos ha trasladado, lo estudiaremos con más detenimiento, entendiendo que evidentemente el Gobierno ha valorado la situación en este caso en conjunto de la empresa con la idea de mantener la actividad y, con ello, los puestos de trabajo derivados de la misma. Y, por lo tanto, nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor García Adanero. Continúa el Partido Socialista de Navarra. Tiene la palabra la señora Unzu. Cuando quiera.

SRA. UNZU GÁRATE: Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señores Parlamentarios. Desde el Partido Socialista, exactamente lo mismo. Desconocíamos este caso particular de esta

empresa. No conocíamos cómo habían sido exactamente los pasos de los últimos años. Desde luego, nos falta mucha más información para poder hacer un análisis más profundo respecto a lo que usted hoy nos ha transmitido. Le transmitiré esto al portavoz de Desarrollo Económico para que podemos valorar si realmente vemos conveniente solicitar más información y poder opinar de una manera un poco más acorde a la realidad.

Por nuestra parte, ya sabe –se lo hemos transmitido un montón de veces– respecto a la gestión de Sodena, que nos parece un instrumento muy importante, sobre todo, para el mantenimiento del empleo, el tipo de empresas que apoya. Y lo que le decimos siempre, que hay que ser muy estrictos y poner la lupa en las empresas a las cuales se les presta dinero público y, además, aquí, esta Comisión, les hace a todos ellos un seguimiento muy cercano, con lo cual, insisto, trasladaré esto para ver si es conveniente solicitar más información. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Gracias a usted, señora Unzu. Concluyendo en el turno de portavoces con la Agrupación de Parlamentarios Forales del Partido Popular de Navarra, señora Beltrán tiene la palabra.

SRA. BELTRÁN VILLALBA: Gracias, Presidente. Buenos días. Gracias también al señor Ayerdi por las explicaciones que ha dado, y nada más que agradecer la información.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señora Beltrán. Por tanto, por tiempo no superior a los diez minutos para la réplica, cuando quiera, señor Ayerdi.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Por mi parte, también brevemente. Por supuesto, a su disposición si hay cualquier información adicional que quieran solicitar. Cómo no. Quiero trasladar que efectivamente he tratado de dividir la exposición en dos partes: la parte que sí depende de lo que este Gobierno en esta legislatura ha hecho, que es la concesión del préstamo en el año 2016, y tratar de recuperar para ustedes el histórico de la situación difícil vivida en el período de crisis desde el año 2008 hasta el 2014 y tratar de compartir con ustedes los datos que nos han parecido, desde Sodena, más relevantes en sentido. A partir de ahí, lo que es el funcionamiento global de Sodena, creo que ya tuvimos ocasión –no recuerdo si conmigo–, desde luego, recuerdo que con la directora gerente de Sodena, también de explicar cuál es el funcionamiento de Sodena, protocolos, procedimientos y demás desde ese punto de vista. Y, en ese sentido, esto es, desde luego lo que Sodena viene realizando.

En cuanto al seguimiento de las operaciones, desde luego, el seguimiento es intenso. Ya saben que participamos en consejos de administración de muchas compañías. Desde luego, allí donde tenemos participación en capital; no allí donde prestamos según qué cantidades, pero el seguimiento lógicamente se hace porque también a nosotros, por lo menos desde la perspectiva de Sodena, además de hacer las cosas bien en cuanto a los procedimientos, también nos gusta acertar lo más posible. Por lo menos, eso es lo que queremos. Y, en ese sentido, el compromiso del equipo de Sodena es intenso sin ninguna duda. Por mi parte, poco más. A su disposición para cualquier dato adicional que quieran solicitar.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Oso ondo, kontseilari jauna. Honekin amatutzat emango genuke gai zerrendako lehen puntua eta, beraz, bigarrenera pasatuko genuke.

*[Muy bien, señor Consejero. Con esto daríamos por finalizado el primer punto del orden del día y, por lo tanto, pasaríamos al segundo.]*

**Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para explicar las soluciones que se van a adoptar durante el tiempo en que van a coincidir las obras en los túneles de Belate y Almandoz en Navarra y en el túnel de San Lorenzo en Guipúzcoa.**

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Pasamos ahora al segundo punto del orden del día. Comparecencia para que el Consejero de Desarrollo Económico explique las soluciones que se van a adoptar durante el tiempo en que van a coincidir las obras en los túneles de Belate y Almandoz en Navarra y en el túnel de San Lorenzo en Guipuzkoa. La comparecencia ha sido solicitada por la Agrupación de Parlamentarios Forales del Partido Popular de Navarra y, por tanto, para explicar la motivación de la misma, señora Beltrán, tiene la palabra.

SRA. BELTRÁN VILLALBA: Gracias, Presidente. Ya ha explicado muy bien en la intervención la razón de por qué le hemos traído hoy aquí en la parte que a mí me corresponde. Efectivamente, hemos tenido conocimiento estos días de que el Gobierno de Guipuzkoa ha solucionado uno de los problemas que había, que era que a la vez coincidiese con el cierre del túnel de San Lorenzo. Me refiero para los vehículos pesados. Ha dicho la Diputación de Guipuzkoa que en el *bypass* también van a poder pasar los camiones. No hemos oído nada por parte del Gobierno de Navarra con respecto a esta decisión de Guipuzkoa y para eso le hemos traído, dado que es un tema que preocupa tanto, por una parte, a vecinos de las zonas afectadas del puerto de Belate como a transportistas y también afecta a empresas de la nacional 121 que puedan verse afectadas por el cierre. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señora Beltrán. Conoce la dinámica, señor Ayerdi. Cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Buenos días. Trataré de responder a lo que la señora Beltrán me plantea. Efectivamente, ella, en la exposición de la pregunta, hacía referencia al tiempo de coincidencia de las obras en Belate y Almandoz y en el túnel de San Lorenzo en la autovía. Creo que con la decisión adoptada por Guipuzkoa en esta misma semana la situación se clarifica de forma, sin ninguna duda, positiva. En ese sentido, el Gobierno de Navarra valora positivamente la decisión de Guipuzkoa. Muy positivamente. La propia Diputación de Guipuzkoa en su nota de prensa –ustedes la habrán leído– hace referencia también a la coordinación tanto política como técnica de los dos Gobiernos, la coordinación de la Diputación de Guipuzkoa con el Gobierno Foral de Navarra. Y lo que sí me han oído decir a mí muchas veces en estas últimas semanas es que, desde luego, Guipuzkoa y Navarra, con la seguridad como prioridad, estamos trabajando por que las obras que ambas Administraciones vamos a hacer en los dos ejes –en el eje de la nacional 121 y en la A-15– se hagan desde esa premisa. Se está trabajando muy intensamente y, en ese sentido, la propia decisión de Guipuzkoa es muestra de ese compromiso con la seguridad que, desde luego, tiene Guipuzkoa y, desde luego, tiene también el Gobierno de Navarra.

Quiero recordar también incluso –creo que es interesante decirlo– que ahora mismo la propia A-15 en el tramo navarro entre Irurtzun y Latasa ya estamos teniendo un *bypass* precisamente por una reparación que estamos haciendo en una estructura. No me acuerdo exactamente del nombre. No sé si es «casarna». No sé. No me acuerdo. Igual meto la pata con la estructura, pero ustedes la conocen bien. Nada más salir de Irurtzun hacia Latasa ya estamos teniendo un *bypass* para todo tipo de vehículos.

Con lo cual, tomada esta decisión por parte de Guipuzkoa, entiendo que lo que sí le interesa a la señora Beltrán es un poco profundizar en qué va a hacer el Gobierno o qué medidas va a tomar en lo que se refiere a los túneles de Belate. Solo quería recordar –creo que ya lo hice el anterior exposición–que, en el año 2011, cuando se produjo el corte durante dos meses de los túneles de Belate, aproximadamente, la comprobación fue que el 70 por ciento o dos terceras partes de los vehículos que pasaban por los túneles de Belate fueron por el puerto de Belate. Lo digo como una referencia para ustedes también mental de un dato real y contrastado que todos tenemos y que podemos contrastar de hace siete años. Dos terceras partes de los vehículos, aproximadamente, que iban por los túneles de Belate siguieron yendo por el puerto. Hablo del año 2012.

En cualquier caso, en lo que se refiere a la situación y las medidas concretas que el Gobierno va a poner en marcha, yo sí quiero remitirme a una cuestión que a mí me parece importante, me parece de concepto, y es que el Gobierno ha constituido por petición, mandato de esta Comisión del Parlamento y, además, por mandato unánime, una comisión de seguimiento. Esa comisión de seguimiento se constituyó y se reunió el 23 de marzo. He compartido con ustedes y ahora lo profundizaré un poco la información que se facilitó en la primera comisión de seguimiento. Tenemos la siguiente reunión convocada ya la semana que viene, el día 19 de abril. Y a mí me parece, y además también en la medida en que la comisión, insisto, es un mandato de ustedes, del propio Parlamento, que lo que es de ley es esperar a la reunión de esa comisión de seguimiento la próxima semana, insisto, el día 19, para que el Gobierno traslade las medidas concretas ya detalladas en las que está trabajando, entre otras cosas porque el 23 de marzo, en esta reunión primera que tuvimos, el compromiso que tuvimos fue ese en la comisión de seguimiento.

El compromiso que asumió el Gobierno, y además yo ya lo señalé públicamente, fue el de que en la siguiente reunión de seguimiento llevaríamos los planteamientos concretos y nuevos que el Gobierno se planteara hacer, con lo cual, hoy sí que les quiero señalar que me parece, y entiendo que ustedes lo entenderán, que el foro donde el Gobierno debe concretar y detallar las medidas concretas que plantea hacer es ese foro que ustedes también me pidieron –además, insisto, unánimemente– que creáramos.

Me gustaría decirles, en cualquier caso, que las obras que vamos a hacer en los túneles de Belate y Almandoz son obras que van a mejorar de forma estructural y permanente la seguridad de sus túneles. Es un principio que no me canso de repetir, pero me parece que es muy importante acordarnos de eso. No nos olvidemos de que estamos haciendo obras para mejorar la seguridad de forma estructural y permanente de los túneles. No se trata, por lo tanto, solo de hacer actuaciones necesarias para cumplir una directiva europea, que también, que no son suficientes porque es verdad que tenemos la cuestión de las galerías de evacuación.

Por lo tanto, no se trata solo de hacer cuestiones necesarias para cumplir una directiva. Se trata de hacer actuaciones que mejoren la seguridad de los túneles. Creo que eso es importante para toda la ciudadanía que utiliza esos túneles. Desde luego, para mí, como persona responsable de las infraestructuras y de la seguridad, es importante, y para todo el equipo técnico de la Dirección de Obras Públicas también y para todos los departamentos afectados. El que recordemos que estamos haciendo una mejora de la seguridad de los túneles es un elemento importante.

También cabe señalar que, como cualquier obra, por definición todas las obras generan incomodidad mientras se hacen. Esto es una obviedad, pero es algo de lo que somos conscientes desde el Gobierno. Y de lo que se trata, insisto, es de que ese período de incomodidad sea el menor posible y, además, vaya acompañado de las mejores medidas también pensando en términos de seguridad.

También quiero decirles que en esa primera comisión de seguimiento y públicamente, también cuando estuve en Bertiz con los alcaldes en la primera reunión, en lo que el Gobierno sí que ha insistido mucho es en que no se trata de responder ahora al debate sobre qué Navarra 121-A queremos a futuro. No se trata de entrar en ese debate, sino que nos estamos centrando únicamente en el debate de qué medidas vamos a plantear vinculadas al período de ejecución de las obras. Es decir, no estamos, o por lo menos el Gobierno no está, haciendo el debate de qué carretera queremos a cinco, diez o quince años. No estamos en ese debate. Estamos en el debate de qué medidas vamos a tomar durante la ejecución de las obras.

Hoy por hoy, la nacional 121-A es una carretera, ustedes lo saben, perteneciente a la red transeuropea y todas las actuaciones que está haciendo el Gobierno de Navarra las hace con esta premisa, que esta carretera pertenece a la Red Transeuropea de Carreteras. Tanto las obras que se hicieron el año pasado de mejora de los túneles de Oieregi y de Sunbilla como los trabajos que estamos terminando ahora mismo de un millón de euros, con los sondeos geológicos en Belate y Almandoz para acometer las galerías de evacuación o el desdoblamiento de los túneles o la decisión técnica que tomemos, como los trabajos que también se están realizando ahora y se van a terminar en el otoño de redacción de los proyectos constructivos del cambio al modelo 2+1 desde Ezcaba hasta Endarlatsa, todo eso lo estamos haciendo desde la hipótesis de que estamos en una carretera que pertenece a la Red Transeuropea de Carreteras. El Gobierno, todo lo que está haciendo en esa carretera lo está haciendo con esa filosofía. Si ese es un debate que se tiene que tener, téngase, pero no es el debate que en este momento el Gobierno está poniendo encima de la cuestión.

Quiero decirles también que, desde luego, las medidas que el Gobierno ya ha señalado y las que lleve la siguiente semana a la reunión de seguimiento lo vamos a hacer poniendo la seguridad como un elemento referencial. Así, en la propia reunión de la comisión de seguimiento, el 23 de marzo terminábamos diciendo que desde esa premisa íbamos a reflexionar sobre qué medidas concretas, qué esfuerzos concretos, íbamos a plantear pensando también en los distintos tipos de usuarios que hay en la vía, porque la vía tiene usuarios en tránsito, no en tránsito, tiene usuarios de tráfico pesado, de no tráfico pesado, etcétera.

Sí me parece interesante señalarles que en la primera Comisión de seguimiento sí que señalábamos parte de las actuaciones que ya hemos puesto encima de la mesa. Por supuesto, hablábamos de lo que es ese millón y medio de euros de inversión que tenemos prevista en la carretera del puerto, con todo lo que eso supone, con todas las actuaciones que ese millón y medio suponen claramente de mejora muy importante de la carretera del puerto. También había tenido ocasión de compartirlo con ustedes en la Comisión anterior. Quizás como novedades, en esa primera comisión de seguimiento, que sí que, desde ese respeto a la Comisión de seguimiento, puedo compartir alguna cosa hoy con ustedes. Cabe señalarles que sí que compartí con la Comisión de seguimiento que el Gobierno lo que sí había hecho es un análisis, una simulación. Además, como la tengo por aquí, la voy a compartir con ustedes.

Habíamos hecho un análisis con un trayecto virtual. Habíamos modelizado con un trayecto virtual con un vehículo pesado tipo de ancho 2,55 y altura 4,50 y habíamos visto que el punto claramente crítico donde necesariamente teníamos que actuar, el punto conflictivo, era justamente el PK 12 150, que es justo la conexión de la carretera actual en Almandoz, donde se coge desde Almandoz el puerto viejo. ¿Por qué es ese un punto crítico? Porque ahí hay una curva hoy por hoy muy complicada, hay un muro muy importante de hormigón, hay una trinchera, y efectivamente plantearnos que por ahí pudieran entrar los vehículos sabíamos que era una dificultad obvia. Ya anunciamos en la reunión del 23 de marzo que esta cuestión se iba a solucionar de forma que no tuvieran que hacer la curva roja que ustedes ven arriba, que es una curva imposible, y lo solucionáramos haciendo el recorrido verde y el azul, según fueran los vehículos que bajan o los que suben, de manera que el tránsito ahí de los vehículos pesados quedaba solucionado con una actuación permanente en ese punto que era el punto crítico. Esto ya se explicó el 23 de marzo en la comisión de seguimiento. Ya se ha tenido en cuenta. Ya está perfectamente incluido. Y yo sí que lo comparto con ustedes porque es una medida concreta que está claramente expresada y claramente identificada. Desde ese punto de vista, sí que quería, por lo menos, compartirlo con ustedes.

A partir de ahí y siguiendo con la información que compartimos, lo que hicimos fue compartir también con todos los alcaldes, y me parece también interesante compartirlo con ustedes, una información más detallada de lo que es el análisis más fino del tráfico en esta carretera. Así, quiero decirles que si ustedes van los últimos años la primera conclusión importante es que en la nacional 121-A hay seis puntos distintos de aforos. Ya lo ven ustedes: Olave-Ostiz, Belate-Oieregi, Sunbilla-Bera.

La primera conclusión, clarísima –no hay que profundizar mucho–, es que el volumen de tráfico, la intensidad de tráfico, no es igual en toda la nacional 121-A. No hay la misma intensidad de tráfico en los seis puntos de corte. Ustedes pueden apreciar que claramente hay tres puntos en los que hay más tráfico y tres puntos en los que hay menos. En Olave, en Ostiz y en Bera, claramente más tráfico que en Belate, Oieregi y Sunbilla. Este es un dato, además, que no es solo de un año, sino que es un dato que se mantiene todos los años. Es un histórico. Y desde esa perspectiva, yo creo que es también una información interesante que tenemos que tener en cuenta.

También es interesante y se aprecia aquí, en esta misma imagen, que en los últimos años hay una tendencia de tráfico creciente en todos los puntos. Es decir, tanto en los puntos en los que

hay más tráfico como en los que hay menos, la intensidad de tráfico es creciente en los últimos años. En los años 2014, 2015, 2016 y 2017 el tráfico está subiendo. Creo que también eso es una referencia que ustedes pueden ver ahí. Estos gráficos son la intensidad de tráfico total. No estamos hablando de pesados o turismos, sino que esto es la fotografía total.

Si vamos a la siguiente diapositiva, lo que ustedes ven ahí es, en el año 2017, la distribución por meses de esos seis puntos también del tráfico total. Y ven también cómo el tráfico tiene sus oscilaciones, pero tiende a ser bastante estable en general. Con sus matices, pero tiende a ser bastante estable a lo largo del año. Ahí se aprecian muy bien también justamente los tres puntos con más tráfico arriba y los tres puntos con menos tráfico abajo. En las leyendas de lo que es cada punto lo ven, y en concreto pueden ver cómo Belate aparece en la parte de abajo con un tráfico bastante estable a lo largo del año.

En la tabla siguiente, justamente ven ahí los datos, se ve cómo en el punto de control de Belate la intensidad media de tráfico todo el año fue 8.473 vehículos, con unas oscilaciones entre los 7.200 a 7.400 de diciembre frente a los 9.100 a 9.200 más del verano. Entre 7.000 y 9.000 oscila el tráfico para darnos una intensidad media diaria de 8.473 en el control de Belate.

Si esto mismo lo miramos por vehículos pesados, ven ustedes cómo en el movimiento ya no hay esa diferencia entre los dos grupos. Ya no hay el bloque de tres puntos de control de más tráfico y tres puntos de control con menos. Todo tiende a apretarse. Es decir, el tráfico pesado no oscila tanto entre unos puntos y otros. Tiende a ser más uniforme. No hay esa brecha. Eso sí, hay movimientos a lo largo de los meses del año. Observan ustedes que el período vacacional, el período estival, es un período con menos tráfico pesado en general frente a otros momentos del año. También en la tabla siguiente tienen nuestros datos del tráfico pesado distribuido por meses en los seis puntos. Y ahí es donde se aprecia, en el caso de Belate, que estamos hablando de una intensidad media de tráfico de 2.608 vehículos pesados al día con una oscilación en el año 2017, en mayo, de 3.000 vehículos y unos niveles más bajos, sobre todo en agosto, en el período vacacional, de 2.073. Julio y septiembre también, un poco más de 2.300. La intensidad media del año pasado.

Llegamos al siguiente. Ustedes ven este mismo dato distribuido por día de la semana, que también es otra referencia interesante. Aquí hablamos ya solo de Belate. Ven ustedes cómo el movimiento de pesados es más intenso lógicamente de lunes a viernes, baja algo el sábado y baja más todavía el domingo. El de ligeros tiende a ser bastante estable, y eso es lo que hace que el tráfico total tenga sus oscilaciones y sea un poquito más fuerte de lunes a viernes, pero sin grandes matices ni grandes diferencias tampoco. Ahí tienen en la tabla siguiente los datos del gráfico. Es decir, ahí es donde se ven esos 2.608 vehículos pesados de media a lo largo del año y los 5.866 vehículos ligeros de media también a lo largo del año, que suman los 8.473 que yo les indicaba anteriormente.

Otro dato interesante que compartimos el 23 de marzo también con los miembros de la comisión es la distribución de ese tráfico a lo largo del día. Es decir, ¿es un tráfico que se concentra en algunos momentos horarios o es un tráfico que se reparte de forma uniforme a lo largo del día? También es una cuestión importante de cara al análisis de posibles medidas. La conclusión es muy clara. Ustedes lo ven ahí bien. Desde las siete de la mañana fundamentalmente hasta las ocho de la tarde hay una concentración importante de tráfico,



pero bastante uniforme. Es decir, desde las siete de la mañana hasta las ocho de la tarde el tráfico se reparte de forma bastante estable. No hay, por tanto, momentos en los que haya claramente una concentración muy fuerte de tráfico, sino que de siete de la mañana a ocho de la tarde es bastante estable, y a la noche es cuando lógicamente sí que hay un descenso, tanto en el tráfico de pesados como en el tráfico de turismos. En la siguiente tabla ven ustedes justamente esto transformado en datos. Es decir, el número de vehículos que se registran en cada hora, tanto de turismos como de camiones. Insisto, con esa media de 8.473. Estamos hablando ya de Belate. 5.874 turismos, 2.613 camiones, y su distribución a lo largo del día.

Finalmente, aquí tienen un poco la distribución por horas en función también de los días, con la idea de ver si esa distribución uniforme es toda la semana o hay comportamientos distintos el sábado y domingo o días laborales. Ven ustedes que es verdad que si miramos los sábados y los domingos hay una hora valle a la hora de comer fundamentalmente, sobre todo, los domingos, una concentración de más tráfico a la tarde y también a lo largo de la mañana, también el sábado hay un pico más a la mañana, pero de lunes a viernes la verdad es que es una meseta. Desde las siete de la mañana hasta las siete u ocho de la tarde es prácticamente una meseta. Es decir, los días laborables se reparten de manera muy estable, y la media, al final, tiende a ser también muy estable. Ahí tienen los datos.

Luego facilité también, después de esto, los datos de los primeros meses. Aquí facilitamos los datos de enero y febrero del año 2018. Lo que estamos registrando, sobre todo en enero y febrero, es un incremento de tráfico. Ya lo ven ustedes ahí. De tráfico pesado. Y lo que estamos observando es que este incremento de tráfico pesado se está produciendo en todas las carreteras. Por ejemplo, por compartir con ustedes, en Audenasa somos consejeros, y en los datos de Audenasa de los primeros meses del año se está observando también un incremento importante de tráfico de vehículos pesados. Lo estamos observando también en los otros ejes. Es decir que el incremento de la actividad productiva está haciendo que, en el año 2018, como pasó en 2017 respecto a 2016, 2016 respecto a 2015, 2015 respecto a 2014, esté habiendo un incremento general de tráfico en la nacional 121, pero también en los demás ejes de comunicación de Navarra, además, en porcentajes apreciables.

Finalmente quiero compartir con ustedes, ya que lo compartimos también en la comisión de seguimiento, los datos ya solo de una semana, que sacamos a título de muestreo, del 5 al 11 de marzo, donde ven ustedes los tráficos en Olave, Belate y Bera. Otra vez quiero insistir en la diferencia entre Olave y Bera con Belate. Acordémonos. Son puntos distintos, sobre todo, en lo que tiene que ver con los turismos, no tanto en los pesados, como ustedes bien ven, porque la media de pesados no se diferencia tanto, pero la media de turismos sí que tiene una diferencia sensible. Me gustaría decirles a partir de aquí, insisto, que nosotros, en el Gobierno, trabajamos con el 19 de abril como fecha objetivo. Estamos trabajando todos los departamentos implicados del Gobierno: desde luego, Desarrollo Económico; con la Dirección de Obras Públicas y Transporte; por supuesto con la Policía Foral, como no puede ser de otra manera; trabajando también con el Servicio de Emergencias, Protección Civil –estuvo, de hecho, presente la directora de Protección Civil en la comisión de seguimiento–; también con el Servicio de Bomberos; con Salud también para todo lo que son las medidas de emergencias vitales y demás, que ya tuve ocasión de compartir con ustedes –también allí se explicó cómo ya se está trabajando en un protocolo para las emergencias vitales de salud–. Y, en definitiva,

lo que les decía, por respeto a esa comisión de seguimiento que ustedes mismos pidieron al Gobierno que creara, el Gobierno lo que se ha marcado como objetivo es el día 19 ir allí con todas las propuestas concretas adicionales –adicionales, insisto– a las que ya ha presentado, a las que ya se han anunciado aquí más las que se presentaron también el 23 de marzo. A partir de aquí, quedo a disposición de sus preguntas.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko. Muchas gracias, señor Ayerdi. Por lo tanto, comenzando por el grupo solicitante, señora Beltrán, tiene la palabra.

SRA. BELTRÁN VILLALBA: Gracias, Presidente. Gracias también, Vicepresidente Económico. Señor Ayerdi, vamos a ver. Respeto primero al Parlamento. Yo no digo que no tenga respeto a esa comisión, pero a mí esto me suena a que no ha querido darnos información. Esa comisión estará, pero ahí no está ningún grupo parlamentario. Nosotros respondemos ante la gente. Nosotros tenemos que dar respuesta a la preocupación que tienen los vecinos, por los que atraviesa el puerto viejo de Belate, tenemos que dar respuesta a la inquietud de los transportistas y tenemos que dar muchas respuestas. No me parece bien que tengamos que esperar a una comisión de seguimiento, de la que tenemos conocimiento también porque nos informan agentes que están ahí dentro. Pero si yo le he pedido, como es mi derecho, que usted venga aquí y explique, no es para esconderse en que hay una comisión, sino para contar a los ciudadanos navarros y, sobre todo, a los más afectados, lo que van a llevar consigo estas obras, qué es lo que va a pasar. ¿Por qué tienen que esperar al 19 de abril para saber qué va a pasar?

Usted lo único que nos ha dicho aquí es que viene a compartir, venga a compartir, comparto con ustedes... Ha compartido, con todo el cariño y respeto, la nada. Porque, vamos a ver, le pedí y le he pedido que venga para explicar qué se va a hacer. Entonces usted nos dice todo el tráfico que hay. Sí, muy bien. Muy interesante. Pero queremos saber la solución porque la hay, y usted sabe también que la hay. Yo le voy a proponer una, a ver si le parece adecuada, pero me gustaría que respondiese a ver si le parece adecuada.

Todos estamos convencidos y buscamos a la seguridad. Usted ha hablado mucho todo el rato de que lo que más prioriza el Gobierno es la seguridad, por un lado, para el puerto viejo de Belate, si tienen que ir los transportes, etcétera. Es como la obsesión. Y las medidas más importantes que va a tomar el Gobierno. En eso claro que estamos todos de acuerdo, pero para esa seguridad hay que dar respuesta. La seguridad no se va nunca, por mucho que se hagan obras y que se adapte el puerto viejo durante un tiempo, que ustedes lo van a adaptar antes de que se cierre la nacional 121, por mucho que se tomen medidas de seguridad, va a haber una enorme afluencia de tráfico. Va a haber riesgo serio de accidentes. Aumentamos la potencialidad de los accidentes enormemente si va el tráfico pesado por ahí, por el puerto viejo. También tenemos las demandas de los ciudadanos y de los vecinos de la zona y de los alcaldes y de todas las personas que allí viven, que tienen una enorme preocupación y piden que no vaya por allí el tráfico pesado.

Y yo le pregunto, Consejero, puesto que estas obras son necesarias, que estas obras han llegado al último punto para hacerse, cuando nos cuenta usted que es muy importante que se lleven a cabo, es muy importante que se hubiesen llevado a cabo hace mucho tiempo, por supuesto, y que no estuviéramos ahora como estamos, pero, bueno, en algún momento había

que hacerlas, pero ahora estamos a toque de campana y todos llevándonos las manos a la cabeza. Si esas medidas de seguridad de los dos túneles se van a hacer, es porque también viene por una normativa europea; no porque ahora todos hayan dicho: ¡Qué miedo! ¡En qué condiciones está! Eso ya lo sabían todos, el anterior Gobierno y ustedes, hace tiempo, pero no es la cuestión.

La cuestión es que vamos a ser proactivos y a tomar decisiones relevantes que no afecten a que todo el tráfico vaya por el puerto antiguo y que, ahora que ya tenemos resuelto lo del túnel de San Lorenzo de la A-15, vamos a apoyar a que sea más cómodo para el tráfico pesado ir por la A-15, la salida transfronteriza para coger la A-1, que sea a través de la AP-15, A-15, y cómo podemos ayudar y convencer a los transportistas para que en lugar de ir por el puerto viejo vayan por la A-15.

Hay una medida que tiene su coste, pero es que nadie es responsable. No tiene por qué afectar ni a los vecinos ni a las empresas de transporte el hecho de que tengan que estar cerrados los túneles durante un número de meses importante. ¿Qué se puede hacer? Durante esos meses, alrededor de seis, se decida no cobrar o bonificar el peaje, tanto en Zuasti como el de Andoain e Irún, los de salida de la conexión a la A-1. Es una medida que los transportistas le han propuesto. Es una medida que presentamos nosotros también aquí en una moción y que podría ser viable. Es la que quieren los transportistas. ¿Que cuesta dinero? Pues claro que cuesta, pero así solucionamos y evitamos riesgos y colapso en el puerto viejo de Belate y también favorecemos a los transportistas que puedan coger la vía AP-15 y A-15 para conectar con la salida a Europa. Cierto es que exige conversaciones con el Gobierno vasco para que colabore en esto y también lo que puede implicar económicamente aquí. Pero, bueno, al final, son seis meses. Como dice usted, la incomodidad de las obras es para todos. Son para el usuario y son también para los Gobiernos.

Esa es la propuesta que yo le hago porque sé que sería bien acogida por los afectados, tanto por los vecinos, para que no vayan los camiones, como por los camiones, que se les facilita que no tengan coste económico o que tengan menor coste económico, y le pido que la valore cuando menos y que nos dé su respuesta a su parecer en esta propia intervención. No espere a contestar en la comisión de seguimiento, por favor. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Gracias a usted, señora Beltrán. Continuamos con Unión del Pueblo Navarro. El señor García Adanero tiene la palabra.

SR. GARCÍA ADANERO: Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, buenos días otra vez. Yo creo, señor Ayerdi, es verdad que o podía haber retrasado esta Comisión o no sé si adelantar la otra, pero creo que había que venir a una Comisión sobre esta cuestión ya con soluciones. Pero, en todo caso, es evidente que la cuestión de que no se va a cerrar o no se va a prohibir el tráfico de camiones en Guipuzkoa cambia otra vez la situación respecto a la última vez, pero sigue habiendo un problema serio porque, al final, viendo el tráfico diario de la semana del 11 de marzo en pesados, la verdad es que es una cantidad muy importante, y a eso habría que sumar, porque, aunque no se cierre la A-15, incluso puede haber, si no hacemos nada, tráfico de la A-15 que vaya por Belate. Todo lo contrario de lo que se va a pretender, si no ponemos medidas. Es decir, puede haber una parte de esos dos mil y pico vehículos pesados que pasan

por la A-15 que incluso prefieran ir... Me dice que no. Ojalá sea así. Pero, desde luego, si no ponemos medidas, yo discrepo, desde luego.

En ese sentido, lo que demuestran los datos es que, con lo que ha dicho de los coches y camiones, cuando se hace por diferentes estaciones de aforos, es evidente que los camiones muchos son de paso, porque entre los coches, desde Ventas de Arraitz y desde Ostiz el tráfico que hay es hacia Pamplona y vuelta a Pamplona –o sea, gente que se mueve en esa zona–, y de Santesteban a Irún es toda la gente de la otra zona. Evidentemente unos van hacia un lado y otros van hacia otro. Eso, los vehículos, y por eso sube ahí el aforo. Pero el camión es más estanco y es más lineal y, por tanto, quiere decir que hay muchos camiones de paso. Por lo tanto, nosotros creemos que hay que buscar medidas para que muchos de esos camiones que sean de paso vayan por el otro lado y, por eso, habrá que hacerle limitaciones. Nosotros no decimos que haya que prohibir el tráfico de camiones, pero sí creemos que hay que poner limitaciones importantes. Se puede barajar, viendo los datos también en el tema de conducir de noche, etcétera, pero es verdad que se ha visto que las horas de noche no hay casi tráfico. Por lo tanto, yo creo que es por lo menos para tenerlo en cuenta.

Desde luego, es fundamental –habría que buscar la fórmula– intentar eliminar el peaje de la A-15 para camiones. Yo no hablo nada de la de Guipuzkoa porque estamos hablando de sesenta kilómetros más. Es decir, creo que, aunque quitemos el peaje en la nacional 1, si está quitado en la A-15, no se van a ir de la A-15 luego a la nacional 1 sesenta kilómetros. Son muchos kilómetros para un camión. Y, aparte, es otra Administración, y creo que eso es más complicado porque, desde luego, no lo van a hacer. Pero en la A-15 yo creo que sí que se pueden tomar medidas para los vehículos pesados para que por lo menos no tengan esa parte negativa o tengan ese atractivo de que no tengan que pagar el peaje ahí y puedan seguir por la A-15. Desde luego, habrá que hacer una campaña importantísima de destino, antes de que salgan los camiones o a través de las empresas supongo que se puede hacer, para que sepan los recorridos sin tener que pagar peaje –a nosotros nos gustaría que no tuvieran que pagar peaje–, etcétera, para que elijan la vía de la A-15 desde el principio, desde que salen de sus lugares de origen.

Luego ya en cuanto a la seguridad propia de la zona, creo que es fundamental –ya lo dijimos en la primera comparecencia–, desde luego, presencia de la Policía Foral fija. Creemos que tiene que ser fija; no que haya por ahí un coche. Entendemos que a los dos lados del puerto tiene que haber una unidad de la Policía Foral que esté ahí, veinticuatro horas del día todos los días mientras duren las obras. No sé si también debería haber bomberos donde el túnel también para ocasiones. Eso ya lo desconozco. Pero, desde luego, Policía Foral creemos que es fundamental en los dos lados del puerto y otras actuaciones que se puedan hacer para la seguridad.

Pero entendemos que la campaña para el desvío tiene que ser importante y atractiva, incluso, como decía, imponer alguna limitación para estos vehículos porque, si no, nosotros seguimos pensando, conociendo y viendo el aforo que se ha disparado porque los últimos datos que teníamos de 2016 y 2017, al ver la semana hasta 2018 la cosa se está disparando, con lo cual yo creo que o se ponen medidas muy importantes o volvemos a insistir en que veremos el puerto de Belate colapsado, con lo que supone para los vecinos que tienen que llevar una vida

lo más normalizada posible. En ese sentido, nosotros hemos dado alguna idea. Queremos que por lo menos se estudien. Y, como le decía la última vez, si entonces estaba cerca mayo, ahora sí que ya está encima. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor García Adanero. Continuando con Geroa Bai, tiene la palabra el señor Eraso.

SR. ERASO SALAZAR: Gracias, señor Presidente. Yo, desde luego, no voy a tardar mucho tiempo en la intervención. Sí que le voy a dar las gracias por el informe y por todas las explicaciones. Simplemente quiero redondear en lo que se ha dicho con el resto de comparencias y en todas las sesiones que hemos hablado de este tema. Es prioritaria la seguridad, y así entiendo que se está trabajando; prioritario el diálogo con los afectados, y así se demuestra con la comisión de seguimiento; y una inversión muy fuerte y medidas de seguridad en la adecuación del puerto de Belate. Sí se nos abre ahora una puerta con la decisión de Guipuzkoa, que es una posibilidad que hace dos días la veíamos cerrada. Eso también cambiará un poco las posibilidades de afrontar este tema.

La señora Beltrán y el señor García Adanero ya han expuesto medidas que ellos pueden proponer, seguramente me dirá que el departamento también las tiene encima de la mesa, junto con otras, para su estudio. Lo que sí que ha dicho la señora Beltrán es que se ha quejado de que usted no dé aquí hoy las medidas con las que trabaja el departamento y que prefiera darlas en la comisión de seguimiento. A mí eso me parece lógico. A mí eso me parece muy lógico. Que se den primero en la comisión de seguimiento, porque si las damos hoy aquí y mañana salen en la prensa, luego el día 19 le van a decir los miembros de la comisión a usted... Bueno, a mí eso no me parece mal. De hecho, dice la señora Beltrán: Por la inquietud que hay en el sector de los transportistas. Pues en la comisión de seguimiento están Anet, Tradisna y las empresas de transporte de la zona Baztan-Bidasoa, con lo cual se van a enterar muy pronto también de las medidas con las que se está trabajando.

Simplemente quiero reiterar lo que he dicho. Es prioritaria la seguridad en todas las actuaciones y el diálogo con todas las partes afectadas. Por supuesto, incluyendo las entidades locales. A partir del día 19 seguramente volverá usted a comparecer por aquí para explicarnos las medidas que se han puesto encima de la mesa. Nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko zuri, Eraso jauna. Euskal Herria Bildu Nafarroaren Parlamentu Taldearen aldetik Ramírez jauna dauka hitza. Nahi duzunean.

SR. RAMÍREZ ERRO: Eskerrik asko, presidente jauna. Lo cierto es que estamos algo mejor de lo que estábamos hace no demasiado. Voy a ser así impreciso. Porque, claro, se contemplaba un escenario en el cual no solo iban a estar cerrado los túneles, sino que también iba a estar cerrada la A-15. En este sentido, entiendo que cada formación política ha hecho lo mejor que está en su mano con el objeto de aportar y buscar una solución y, en este caso, para que por parte de Guipuzkoa se produzca una voluntad de coordinación, etcétera, algo que al parecer podemos decir que se está dando en la medida en que no se va a producir un cierre de la A-15. Por lo tanto, tampoco se trata de recrear esta cuestión, si no saludar todo aquello que vaya resolviendo los posibles problemas que se podían atisbar ante determinados anuncios.

Dicho esto, yo creo que la situación actual le ha fastidiado al Partido Popular la comparecencia porque, claro, si leemos para qué le ha llamado a usted era para meter el dedo en la llaga. Y, al parecer, no ha encontrado motivos para hacerlo y ha tenido que recurrir a otras argucias dialécticas. A nosotros nos parece que la coordinación con Guipuzkoa tiene que ser permanente y tiene que ser fluida y, además, tiene que ser comprensiva de los problemas que se generan en el territorio de Navarra y recíprocamente también, con todos los territorios. Y también cabe preguntarse una vez que se pueda –es que se nos viene encima–, pero ¿qué es lo que va a ocurrir? Ya se plantea. Decía: No estamos planteando cómo queremos que sea la carretera dentro de cinco años. Pero la pregunta es: ¿dentro de cinco años van a estar los túneles de Belate de la nacional 121 saturados porque Guipuzkoa va a actuar túnel por túnel en todos los túneles que debe actuar y eso va a implicar que el tráfico se desvíe mayoritariamente por la 121? Es una cuestión que lógicamente también hay que tener en cuenta y habrá que tener que acordar con Guipuzkoa que esas actuaciones que tenga que hacer en los diferentes túneles no impliquen que, durante los próximos años, no sé cuántos meses todos los veranos esté cerrado. Todo lo que sea coordinación nos parece importantísimo.

La señora Beltrán apuntaba una solución. Se le ha olvidado la solución del Partido Popular en la 232 de La Rioja, que es prohibir a los vehículos pesados el paso. Esa es una. Es decir, ha dicho: No, a través del... Pero se le ha olvidado la de la 232, y ya sabemos en Navarra qué coste ha tenido. No sabemos si el Partido Popular, tanto que habla, ha pensado algo en Navarra a la hora de tomar esa decisión o los problemas en Tudela que pudimos comprobar esta misma Comisión en una visita parlamentaria allí mismo.

En lo que sí encontramos coincidencia plena en todas las posiciones es en que hay que tomar medidas para limitar y para reducir el tráfico pesado por Belate. En eso está de acuerdo todo el mundo, incluso los transportistas. Los transportistas hablaban –creo que han estado reunidos con todos los grupos parlamentarios– y nos decían diferentes fórmulas para poder trabajar en este sentido desde el origen, para ir derivándolo, informando, con unos compromisos. Ahora bien, no estaban tan convencidos de que la medida debiera ser la prohibición. Sin embargo, ahí los Ayuntamientos es lo que están reclamando en estos momentos. Por lo tanto, señor Ayerdi, nosotros estamos de acuerdo en que debe ser en el foro de seguimiento donde se tomen las decisiones y donde se consensuen todas las medidas.

Nosotros entendemos que se debe priorizar la seguridad y entendemos que los Ayuntamientos por unanimidad de todos sus representantes, por ejemplo, en el Ayuntamiento de Baztan, cuando están pidiendo la limitación no lo hacen caprichosamente porque no son capaces de entender unas posiciones o determinados datos. No. Lo hacen porque llegan a la convicción de que esa es una medida fundamental para garantizar la seguridad de sus vecinos y sus vecinas.

Si no me equivoco, hoy a la tarde, a las seis y media, va a haber unos cortes de carretera, y nosotros somos absolutamente comprensivos con esos cortes de carretera. Efectivamente Euskal Herria Bildu participa de los mismos desde el convencimiento de que esta cuestión debe enfocar nuestra atención y que en la decisión que se adopte se tiene que tener en cuenta la posición del conjunto de municipios afectados. Insisto: es algo que trascienden los posicionamientos políticos porque todas las formaciones políticas, por ejemplo, en Baztan

desde UPN, Geroa Bai, pasando por EH Bildu, coincidimos a la necesidad de limitar el tráfico en este sentido.

¿Otras medidas? Se planteaban, se han oído algunas y puede haber otras. Vale, se va actuar contra el tráfico pesado, que es el que quizás más problemas pueda generar, pero también el tráfico ligero. Es decir, ¿se pueden implementar medidas extraordinarias de transporte público, por ejemplo, durante los meses que van a durar las obras de los túneles de Belate? Creemos que sí. Creemos que puede ser muy interesante. ¿Se deben dar indicaciones o se debe favorecer –voy a decir una frivolidad– que el de Pamplona que quiere ir a la playa a Hendaya vaya por la otra carretera, que es como se va a actuar? Porque sí, insistimos, el conjunto del tráfico tiene diferentes posiciones. Hace unas semanas teníamos aquí también representantes, y, además, hubo, si no recuerdo mal, una moción aprobada por esta Comisión relativa a los ciclistas. Son cuestiones que hay que tenerlas todas ellas en cuenta.

De emergencias, ya vemos en la documentación que el Gobierno está planteando cuestiones. Nos consta que en materia de protección lo dan a la Policía Foral, que de alguna forma está a las medidas que se adopten. Es decir, nosotros lo que entendemos es que lo que están diciendo es: Ustedes adopten una posición que nosotros ya intentaremos garantizar y ordenar la mayor de las seguridades. Y ahí las cuestiones que apunta Unión del Pueblo Navarro no nos parecen descarriadas. Ahora tampoco le voy a decir, señor García Adanero: Pues eso es lo que hay que... Porque entendemos que son criterios técnicos los que deben imperar en estas cuestiones. Pero se deben tener en cuenta.

Por lo tanto, nosotros coincidimos con usted, señor Ayerdi, en que es en la comisión de seguimiento donde se deben adoptar, se deben consensuar y se deben atender todos los *inputs* a la hora de tomar la decisión más correcta. Nosotros entendemos que los Ayuntamientos representados tienen desgraciadamente una experiencia y una historia no siempre relajada con respecto a la realidad de esa carretera, con sus índices de siniestralidad, etcétera, y los índices de tráfico existente que han padecido durante muchos y muchos años. Y, por lo tanto, entendemos que, cuando están pidiendo que prime la seguridad por parte del Gobierno de Navarra, eso debe ser absolutamente permeable a esta inquietud y convencer lógicamente al conjunto de instituciones locales de que las medidas que se van a tomar son suficientes para garantizar ese mínimo de seguridad, que desgraciadamente, como todo en la vida, siempre está circundado por un halo de incertidumbre. Así son desgraciadamente las cosas, pero por lo menos que se minimice al máximo con las medidas que se puedan acordar entre todas las partes. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted. Continuamos con Podemos-Ahal Dugu. El señor Couso tiene la palabra.

SR. COUSO CHAMARRO: Buenas tardes a todos y a todas. Quiero decirle, señor Ayerdi, que usted ha venido aquí con la tarea hecha, al menos en la parte que nosotros le podíamos exigir, que era la creación de esa comisión que ya está en funcionamiento y que nosotros le encomendamos hacer por unanimidad desde este Parlamento. Y, a partir de ahí, si le hemos encomendado que se cree esa comisión para que estén los agentes económicos y sociales, los vecinos y la gente experta en la materia, tendremos que estar a lo que digan porque, si no, para qué queríamos la comisión, ¿verdad? En ese sentido, no podemos compartir lo que ha

dicho la representante del PP. Hay que respetar esa comisión. Quizá cabe decir, como también han dicho de esa parte, que a lo mejor lo que tenía que haber hecho usted era haber aplazado o retrasado un poco esta Comisión para decirnos qué es lo que en esa comisión de expertos y agentes sociales y personas afectadas han decidido. Para eso la creamos, para que las medidas se aprobaran allí. Porque, claro, ¿va a desaprovechar usted la oportunidad de venir aquí a darnos todo tipo de datos sobre cuántos camiones y cuántos coches, y cuántos son de color blanco, verde o azul, pasan por cada tramo, cada hora, cada minuto...? Es usted terrible. (RISAS.) Lo ha hecho. Ha venido y nos ha dado todos esos datos. Le agradecemos la información, pero quizás podíamos haber tenido la paciencia de esperar a que esa comisión tomara esas decisiones.

Sí que es cierto que hay un problema, y lo han dicho también aquí. Han venido las dos mayores asociaciones de transportistas. Han venido esta semana por aquí y han estado con los grupos y nos han explicado que lo de la prohibición no lo ven. Así como están las cosas, casi seguro que muchos de los camioneros van a subir el puerto. Y si suben el puerto, ahí es donde tenemos que ser también comprensivos con los vecinos de la zona, que ellos sí que tienen que subir el puerto sí o sí para moverse en su zona y se van a encontrar con los casi tres mil camiones que circulan en la N-121. Eso es obvio que va a representar unas situaciones de riesgo y además de incomodidad y distorsión. Y a la que pase algo, ya ni le contamos. A la que se cruce un camión, a la que haya un accidente, a la que pase cualquier cosa, la tenemos liada, pero parda, además.

Entonces, nosotros creemos que, digan lo que digan los transportistas, lo de la A-68 que se ha hecho en la 232 a nosotros nos parece que sería viable. Es decir, si nosotros creemos que tenemos la AP-15, a la que podríamos sacar los camiones, algunos de ellos incluso obligatoriamente para nosotros porque hay camiones de unas dimensiones o unas longitudes en este momento que para subir el puerto a lo mejor es más caro tener que adecuarles la vía y poner todas las medidas que hay que decirles: Vaya usted por la AP-15 y le liberamos las tasas de peaje de la AP-15, que es lo que se ha hecho con la A-68 en un 75 por ciento. Se tenía que haber hecho en el cien por cien porque, si tú obligas, no le puedes meter un coste económico al que le obligas, y la seguridad y ya sabemos que tiene un precio. Entonces, si queremos seguridad, tendremos que estar dispuestos también a pagar ese precio por la seguridad. Y esa es una de las alternativas que seguramente se tendrán que barajar también en esa comisión. Por lo tanto, nosotros queremos decir que nos parece que sería buena idea a lo mejor porque la peor idea será que los tres mil camiones suban el puerto por lo que pudiera pasar, pero nos remitimos a lo que salga de ahí. En cualquier caso, queremos decirle que, de todo esto, lo que también se puede ver es que sobran camiones en nuestras carreteras y que falta un tren que lleve más mercancías seguramente. Nada más. Lo dejo ahí.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Couso. (MURMULLOS.) Perdonen. Silencio, por favor. Continuamos con el Partido Socialista de Navarra. Señora Unzu, tiene la palabra.

SRA. UNZU GÁRATE: Muchas gracias, señor Presidente. Voy a ser breve porque me parece que vamos a llevar una postura bastante unánime en este sentido. Nosotros también celebramos la decisión que han adoptado los vecinos vascos en relación con las obras del túnel de San Lorenzo, cuestión que reduce en gran parte este problema. Reduce el problema, pero no



elimina el problema porque seguimos teniendo el problema inicial de cuando usted planteó las obras. Pero, por lo menos, ahora sabemos que sí se puede circular por la A-15, pero, claro, los transportistas, sobre todo, cuando van camino del espacio natural, cuando van por la 121, la salida a la alternativa natural evidentemente es el puerto viejo, que es al que hay que evitar darle todo este volumen de circulación. Y es que, además –yo ya siento ser repetitiva, pero es que es lo que hay–, desde luego, no podemos prohibir absolutamente a nadie que circule por ninguna de las dos alternativas. No podemos prohibir la circulación por la carretera vieja del puerto. No podemos hacer otra cosa, pero sí que podemos incentivar el tránsito por la A-15. Pero ¿qué ocurre? Lo ha dicho el portavoz de Podemos: la A-15 supone más kilómetros, sobre todo, a los transportistas, cada kilómetro les cuesta dinero. Un viaje diario al cabo del mes supone mucho dinero. Y no podemos permitir que los transportistas tengan que asumir esa incomodidad de la cual usted nos hablaba sin que Navarra también ponga su parte.

Yo decía que evidentemente hay que incentivar que el tráfico también vaya por la A-15 y, además, nos vamos a sumar también al esfuerzo que debe hacer Navarra este en este sentido porque, claro, nosotros aquí le estamos solicitando, sobre todo, un esfuerzo y una incomodidad adicional de manera excepcional, porque, además, el objetivo está claro y es evidente. Pero estamos solicitando un esfuerzo adicional a los transportistas y estamos solicitando también ese esfuerzo adicional y esa incomodidad a los vecinos de la zona, porque no tienen por qué asumir todos los problemas que va a generar este tema del cierre de los túneles, pero parece también que el Gobierno de Navarra debiera asumir su parte de responsabilidad y aportar esa solidaridad entre toda la comunidad para que no sea tan incómodo solamente para los vecinos de la zona y para los transportistas.

Creemos que debiéramos ser solidarios y también nos gustaría que de manera excepcional y por esta causa, que es una causa de fuerza mayor, Navarra permitiera eliminar con carácter temporal ese peaje que existe en Zuasti, pero nos encontrábamos también con el peaje que existe cuando sales por la A-15 a Guipuzkoa. Por lo tanto, y aunque es evidente que aquí no podemos tomar ningún tipo de decisión al respecto, sí que nos gustaría trasladarle que hablara, porque creo que una conversación no cuesta un gran esfuerzo, y por lo menos trasladara a los vecinos de Guipuzkoa la posibilidad de que también hagan un esfuerzo y eviten y eximan a los transportistas del peaje de Guipuzkoa.

Luego también, como otras medidas adicionales que incentiven la circulación por la A-15, evidentemente es informar de la existencia de este paso alternativo, en vez de la 121, pero desde muchos kilómetros atrás para que sepan mucho antes de llegar a Pamplona que el desvío puede ser por la A-15. Y también respecto al puerto viejo, además de dar la curva como ya está decidido que se va a hacer, algo evidente, desde luego, tiene que estar de manera continuada la presencia no solamente de la Policía Foral sino también de los Servicios de Emergencia, así que esperamos que recoja nuestras sugerencias.

Ya ve que aquí los grupos parlamentarios van más o menos en la misma línea. Parece que hay bastante unanimidad. Todos somos conscientes, además, de que es una situación excepcional y temporal para alcanzar un objetivo necesario, y además, un objetivo obligatorio. Como ha dicho usted, a todo el mundo le incomoda cuando hay obras y todos debemos hacer un

esfuerzo. Y el esfuerzo evidentemente seguro que lo van a hacer los vecinos, seguro que lo van a hacer los transportistas, pero Navarra también debiera hacer un esfuerzo. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señora Unzu. Y finalizando con el portavoz de Izquierda-Ezkerria, el señor Nuin tiene la palabra.

SR. NUIN MORENO: Muchas gracias, señor Presidente. Quiero agradecer la información y esperaremos también al día 19 a ver cómo se desarrolla esa comisión de seguimiento y qué medidas traslada el Gobierno de Navarra ahí, en esa reunión.

Ha dicho el Consejero, el señor Ayerdi, que en las medidas que se plantean de desarrollo el día 19 la seguridad será el elemento referencial, y esta es la cuestión central, al final, para tomar las decisiones. Decía ahora la señora Unzu que no podemos prohibir circular a nadie por donde quiera. No es cierto. Hay una razón: la fuerza mayor. Lo ha dicho ella misma. Lo ha dicho usted misma, señora Unzu. La fuerza mayor puede justificar que Navarra pague los peajes y la fuerza mayor también podría justificar cerrar el puerto viejo. Si se entendiese que no hay condiciones, a pesar de las obras y de ese millón y medio de actuaciones, se prevé un volumen de tráfico, y por la capacidad y el escenario y el nivel de seguridad que da el puerto viejo no es asumible en términos de seguridad. Si eso se diese, si ese escenario fuese el que se diese, claro que Navarra debería tomar la decisión de decir: Por aquí no se pasa. Esa es la cuestión que hay que apreciar también técnicamente. No se puede apreciar simplemente en un discurso político, sino que hay que apreciarla técnicamente. Esto es lo que piden los Ayuntamientos. Esto es lo que están pidiendo.

Creo que hoy tenían algún corte de carretera. La posición de los Ayuntamientos, que en principio representan a los vecinos de la zona, es que el volumen, la densidad de tráfico y las condiciones de seguridad de ese puerto viejo son incompatibles con un escenario mínimo de seguridad. ¿Esto es así o no es así? Esto es lo que hay que apreciar. Esa responsabilidad en primer lugar le corresponde al Gobierno de Navarra, pero eso también lo tienen que valorar en esa comisión de seguimiento y poner toda la información y todos los datos. Entonces, vamos a ver, lo que decimos aquí ahora es algo obvio. Si no se alcanza ese estándar mínimo de seguridad en función de la densidad de tráfico pesado prevista, evidentemente habría que tomar la decisión de decir: Por aquí no se puede pasar. Pero, insisto, supongo que eso también se hablará con los Ayuntamientos que están planteando esto y se razonará y argumentará en la comisión de seguimiento con los números encima de la mesa.

A partir de ahí, están las otras posibilidades de actuar. ¿Parece suficiente? A partir de ahí, digo en el supuesto de que no se cierre y que se permita el tráfico por el puerto porque se entiende que la seguridad está suficientemente garantizada. ¿Es suficiente con recomendar el desvío por la A-15? ¿O, como decía el portavoz de UPN, eso no es suficiente, sino que hay que hacer una campaña de desvío atractiva, es decir, pagar el peaje desde el Gobierno de Navarra, desde el dinero público...? Nosotros creemos que también habría que hacer un esfuerzo mayor que una simple recomendación porque la situación es excepcional. Son unos meses y está justificado.

El día 19 se conocerán esas medidas adicionales que el Gobierno de Navarra se propone realizar. Esperaremos también a que se valoren por los agentes implicados en la comisión de

seguimiento. Y, a partir de ahí, veremos cuál es el escenario de solución final, pero ya inmediata porque esto empieza en mayo, que lo tenemos encima y lo tenemos por delante. Nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko. Muchas gracias, señor Nuin. Y para atender aquellas cuestiones o matizaciones que se le han precisado, señor Consejero.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Quiero agradecer las aportaciones, desde luego, de todos los portavoces. Es verdad que se me planteó la posibilidad de haber retrasado la Comisión. Estaré encantado de venir de inmediato después del 19 también, si ustedes me llaman, pero sí me pareció interesante por lo menos compartir que la comisión que ustedes me habían pedido se había creado y compartir con ustedes también la información que se había entregado allí, por lo menos. Eso es un poco lo que me animó a no retrasar la Comisión y al menos, aunque fuera de esa manera, darles el primer *feedback* de cómo se había constituido la comisión y de la información que se había trasladado.

A partir de ahí, yo creo que es importante efectivamente respetar ese foro. Ese foro que, al final, ustedes le pidieron al Gobierno que se creara y en el que están todas las personas afectadas. Señora Beltrán, están ahí todos los agentes afectados, y ellos mismos han expresado su interés de que sea ese foro el foro en el que el Gobierno comparta las cosas y donde ellos también puedan hacer su aportación y se pueda producir el debate. En ese foro, creo sinceramente que los intereses, tanto de la ciudadanía de la comarca como los intereses también de las actividades empresariales, están bien representados allá. En ese sentido, creo que lo propio es eso. Creo que la coherencia es esa. Y desde ese punto de vista, el día 19 allí estaremos.

A partir de ahí, tomo nota de todos los comentarios que ustedes hacen, lógicamente. Evidentemente el Gobierno está analizando con la mente lo más abierta posible, créanme, toda la situación con la mente totalmente abierta, conscientes, al final, de que efectivamente esto es un eje donde los movimientos de vehículos algunos son de corto recorrido, otros son de largo recorrido, y es una realidad que está ahí, donde los elementos de seguridad -lo decían varios de ustedes- no se pueden garantizar nunca al cien por cien. Hagas lo que hagas, la seguridad en esta materia nunca es del cien por cien, insisto. Tomes la medida que tomes, si se produce alguna situación -lo decía el señor Couso-, puedes tener también alguna dificultad.

También creo que una cuestión que será fundamental es que las obras van a durar unos meses y que en esos meses estemos vigilantes y estemos también dispuestos a poder adoptar nuevas medidas o poder rectificar cosas, si se observa que es necesario entre todos. Para eso está esa comisión de seguimiento. No se trata por tanto solo de definir unas medidas al principio, sino se trata también de estar vigilando y ver si se puede en un momento dado corregir o adoptar nuevas medidas. Yo tampoco cerraré esa puerta. Creo que esa es la función también de la comisión de seguimiento. Y, a partir de ahí, creo que la comisión de la semana que viene va a ser importante en la medida en que vamos a bajar ya efectivamente al terreno de los planteamientos concretos, que es lo que toca porque las fechas, como bien se ha dicho, ahí están. Es decir, lo que es el procedimiento de adjudicación y firma del contrato con el contratista marcha a un ritmo adecuado y correcto y aparentemente no hay nada que en este momento impida que las obras empiecen en los plazos que yo les indiqué, con lo cual eso lo

tenemos ahí. Y, desde ese punto de vista, es imprescindible que ya aterricemos y ya concretemos por lo menos el primer paquete o las medidas de arranque, sin perjuicio de que luego a lo largo de la ejecución de las obras, para eso está la comisión de seguimiento, para eso están los técnicos y los expertos, vayamos viendo si es necesario complementar alguna cosa o si alguna cosa puede sobrar.

Insisto. Los temas que se han señalado: el propio análisis de la siniestralidad de la carretera; el propio análisis de la siniestralidad de ese eje; qué siniestralidad ocasionan los pesados; qué siniestralidad ocasionan los turismos; el propio análisis de lo que podrían ser limitaciones, restricciones; el análisis del transporte colectivo, que yo mismo también tuve ocasión de comentar en la comisión de seguimiento de transporte colectivo para los ciudadanos; los temas de la A-15 y las posibilidades o no de facilitar... Todo eso y alguna otra cosa más está dentro de esa mentalidad abierta con la que el Gobierno está analizando las cosas, y el día 19 iremos con nuestro mejor planteamiento. A partir de ahí, concretaremos lo que haya que concretar y arrancaremos las actuaciones. Y encantado de venir, insisto, incluso con la forma tan rápida que ustedes me quieran llamar. Por mi parte, nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, Ayerdi jauna. Por tanto, no habiendo más puntos en el orden del día, solo resta agradecer las explicaciones al Consejero, así como la presencia aquí también de su Jefe de Gabinete, el señor Ayerdi Echeverri. Se levanta la sesión. Que tengan un buen día.

(Se levanta la sesión a las 13 horas y 50 minutos).