



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

IX Legislatura

Pamplona, 20 de abril de 2018

NÚM. 66

TRANSCRIPCIÓN LITERAL

COMISIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. ZARRALUQUI ORTIGOSA

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 20 DE ABRIL DE 2018

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para explicar los acuerdos alcanzados con el Ministerio de Fomento y Obras Públicas en relación a las soluciones a adoptar en el nudo viario de Tudela para paliar las problemáticas generadas por el desvío obligatorio del tráfico pesado a la AP-68, y para explicar los datos obtenidos de las mediciones realizadas en la N-134, entre Lodosa y Viana.

(Comienza la sesión a las 12 horas y 51 minutos).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para explicar los acuerdos alcanzados con el Ministerio de Fomento y Obras Públicas en relación a las soluciones que se deben adoptar en el nudo viario de Tudela para paliar las problemáticas generadas por el desvío obligatorio del tráfico pesado a la AP-68, y para explicar los datos obtenidos de las mediciones realizadas en la N-134, entre Lodosa y Viana.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Buenos días. Va a dar comienzo esta sesión de la Comisión de Desarrollo Económico, que tiene un único punto del orden del día, que es la comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico, que nos viene a explicar los acuerdos alcanzados con el Ministerio de Fomento y Obras Públicas en relación a las soluciones que se deben adoptar en el nudo viario de Tudela, para paliar las problemáticas generadas por el desvío obligatorio del tráfico pesado a la AP-68, y para explicar los datos obtenidos de las mediciones realizadas en la N-134, entre Lodosa y Viana. Damos la bienvenida al Consejero, el señor Ayerdi; a su acompañante, el jefe de gabinete, también el señor Ayerdi. He consultado y nadie va a hacer la introducción, con lo cual omitimos este punto y le damos la palabra para que haga su exposición en el tiempo que requiera. Recuerde que, como máximo, treinta minutos.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días a todos. Intentaré ceñirme al tiempo, en la medida de lo posible, que espero que sí. Como la comparecencia lo que hace es solicitar información sobre los acuerdos alcanzados y luego también, como se apuntaba, sobre la medición de la Nacional-134, de la Navarra-134, no voy a pararme mucho en el histórico anterior a los acuerdos, para que no se vaya el tiempo, y voy a tratar de ir a lo que se me pide.

Decir, en cualquier caso, que el día 4 de enero hubo una primera reunión con el ministerio. Es conocida, hubo una nota de prensa al respecto, una primera reunión formal después de conversaciones informales, telefónicas, etcétera, ya hubo una primera reunión formal en Madrid con el ministerio, en la que se constató por parte de las dos administraciones la necesidad de analizar la situación producida por la medida adoptada por el ministerio y por la Comunidad Autónoma de La Rioja entorno a la Nacional-121C. Se empezó ya, digamos, por lo tanto, a darle forma a las conversaciones. Posteriormente, ya en febrero, yo remití un escrito al representante del Estado, trasladándole cuál era la posición del Gobierno de Navarra y cuál era el planteamiento o las medidas que nosotros concretamente, después del trabajo hecho, ya planteábamos. Después de eso, tuvimos, además de los contactos informales, una segunda reunión ya en el ministerio otra vez el 27 de febrero, que fue el momento en el que alcanzamos algunos acuerdos. Y dejamos, digamos, todavía pendiente de solucionar alguna cuestión.

En lo que se refiere a los acuerdos, decir que el acuerdo se produjo en lo que tiene que ver con el sentido desde Zaragoza-Navarra hacia La Rioja. Se produjo en ese sentido. Y no se produjo, sin embargo, en el sentido desde La Rioja hacia Navarra. Ahí lo que se acordó, en lo que es el movimiento desde La Rioja hacia Navarra, es que seguiríamos analizando opciones y viendo posibilidades. Es importante señalar, además, que lo que se refiere a la Nacional-121C, el

movimiento de los vehículos, justamente, que viniendo desde Aragón o desde la propia Navarra van hacia La Rioja, era el movimiento que más nos interesaba solucionar, porque era el movimiento más complejo. Es decir, tenían que salir de la A-68, hacer una rotonda, pasar por delante del Hospital Reina Sofía, volver luego a cruzar para entrar a la autopista. Mientras que el otro sentido, el sentido contrario, también es un movimiento donde se ha acumulado tráfico, sin ninguna duda, pero, y esto era creo yo una valoración compartida también por las administraciones locales en La Ribera: Ayuntamiento de Tudela, mancomunidad, etcétera; pero, el otro sentido no era tan importante, siendo importante, insisto, no le quito importancia, pero no era tan importante como el movimiento de los vehículos que viniendo desde Aragón iban hacia La Rioja.

Entonces, en este sentido, el acuerdo que se alcanzó fue triple. Por un lado, se acordó que nosotros, Gobierno de Navarra, íbamos a tener conversaciones con Audenasa, íbamos a alcanzar un acuerdo en el marco de Audenasa, para que se acondicionara y se abriera el enlace existente ya en la A-15 a la altura de Castejón, por entendernos, cuando la A-68 se cruza con la AP-15, en ese momento, ahí, hoy por hoy no está abierto el movimiento que permite a los vehículos girar a la derecha, entrar por la AP-15 dirección sur. Pero el enlace existe. Hay que acondicionarlo, pero existe. Entonces, se acordó que nosotros íbamos a tener conversaciones con Audenasa, nosotros íbamos a modificar el convenio con Audenasa e íbamos, por lo tanto, a facilitar esa entrada. Además, una entrada gratuita. Es decir, que íbamos a abrir ese enlace sin cobrar peaje en ese trayecto, que es de unos pocos kilómetros. Desde ese punto hasta la AP-68 es un trayecto corto de pocos vehículos. Entonces, primera parte del acuerdo, esta medida: la apertura.

Segunda parte del acuerdo: prohibición del paso de vehículos pesados en la Nacional-121C en ese sentido; es decir, en el sentido desde la rotonda de Tudela, Hospital Reina Sofía hacia arriba, para coger hacia La Rioja. En este sentido, en el sentido subiendo, por decirlo así. No sé si me explico. Prohibición de paso. ¿Por qué prohibición? Porque si no prohibíamos, la conclusión era clara. Es decir, por mucho que abriéramos el enlace en la AP-15, los camiones no iban a ir por ahí, iban a seguir yendo por la Nacional-121C para coger la autopista, porque les salía mejor, porque les salía mejor. Algo menos de kilómetros, un poquito menos, dos kilómetros y pico menos, con lo cual les salía mejor, las cuentas les salían mejor. Con lo cual, no tenía sentido abrir el enlace sin prohibir eso. Por eso, en la nota de prensa que sacó el ministerio, que seguro que ustedes tendrán subrayada y habrán leído, verán como dice expresamente –lo digo porque este fue un párrafo al que se le dedicó tiempo y profundidad– que «los vehículos pesados continuarán por la A-68 hasta la AP-15». Continuarán, es decir, no hay duda. Se va a prohibir, digamos, el movimiento de los camiones en ese sentido. Para que quede claro, esa es la segunda medida.

Y la tercera medida es que, lógicamente, el Estado y la Comunidad Autónoma de La Rioja tenían que modificar el convenio para recoger esta situación y ofrecer una compensación a Navarra por el esfuerzo que hacíamos en la primera medida, que es la de la modificación del convenio de Audenasa, y asumir ese esfuerzo económico. Estas son las tres medidas que se pactan conjuntamente en ese sentido. Por lo tanto, modificación nuestra, Gobierno de Navarra, del convenio de Audenasa; prohibición del movimiento de vehículos pesados en ese sentido; y compensación, modificación del convenio del Estado, compensación.

Ya ven ustedes, seguro que han observado como en la nota del ministerio también se indica que de inmediato se procederá a la modificación del convenio firmado entre el Estado y La Rioja. Lógicamente, ese convenio debe modificarse. Y lo que le toca a Navarra, lógicamente, procede de una compensación a la Comunidad Foral de Navarra. Entonces, estas son las tres medidas que se pactan en ese sentido. Ahora explicaré un poco cada una de ellas, me detendré más en profundidad.

Como les decía, en el otro sentido, en el sentido desde La Rioja hacia Navarra, nosotros ahí planteamos una fórmula. Estuvimos analizando todas las posibilidades, planteamos una fórmula como preferente, pero tengo que decir que no fue aceptada por el ministerio. No fue aceptada tampoco por La Rioja. Yo, personalmente, también mantuve contacto con el Gobierno de La Rioja, dentro de la normalidad institucional, un contacto totalmente correcto e institucional. Pero es verdad que a la propuesta que nosotros hicimos no hubo aceptación. Esto es así. Ahora indico cuál es. Pero, en la propia nota del ministerio ustedes verán que lo que se recoge es que seguimos hablando, seguimos valorando ese sentido, ese sentido está en este momento ahí.

La solución que nosotros proponíamos es que los vehículos pesados en ese sentido, en el sentido desde La Rioja hacia Navarra, en lugar de salir en Tudela pudieran salir en Alfaro, se incorporaran desde la salida de Alfaro a la variante de Alfaro, solo un tramo de unos kilómetros de una carretera que es bastante estrecha, se incorporaran a la variante de Alfaro, y se incorporaran con una incorporación, desde el punto de vista de seguridad, razonable, porque es una incorporación al mismo carril, no hay que cambiar sentido, no hay que hacer ningún stop, no hay que hacer ningún ceda al paso, no hay que hacer ninguna maniobra, nosotros entendíamos de excesivo riesgo. Y ya una vez en la variante de Alfaro, a la vuelta, creo que son muy poquitos kilómetros, dos o tres, se está en Navarra, enseguida se llega a Navarra y prácticamente enseguida a la zona desdoblada nuestra. Esta es la fórmula que nosotros planteábamos. Es verdad que este tramo de carretera, desde la salida de Alfaro hasta la variante de Alfaro, que son unos pocos kilómetros, es estrecha, tiene muchas salidas a fincas, que tiene su complejidad. Objetivamente, tiene también sus elementos de dificultad.

Se analizaron otras opciones, que yo incluso llegué a comentar también con el Ayuntamiento de Corella, como que de la variante de Alfaro se pudiera, de la salida, perdón, de Alfaro en lugar de bajar a la variante de Alfaro se fuera hacia Corella, variante de Corella, luego Navarra-113, bajar a la 232. Pero parecía muy complicado. O sea, sinceramente, parecía una fórmula poco conveniente. Esta Navarra no la defendió, para que ustedes me entiendan. La analizamos, pero no la vimos, no la entendimos. Esa fue la propuesta que se hizo. Tengan en cuenta que, en este caso, así como en la AP-15 sí existe, como yo les decía antes, el enlace construido para hacer el movimiento hacia el sur. No existe, sin embargo, el enlace construido para aquellos vehículos que viniendo por la AP-15 quieran salir a la A-68. Habría que construirlo, y eso ya son, digamos, otros niveles y otros volúmenes de inversión. Entonces, esta es la situación global de lo que se ha hablado.

En lo que se refiere, por lo tanto, al acuerdo alcanzado, en lo que se refiere a la parte primera, que es la modificación del convenio de Audenasa, decirles que esta modificación se ha sustanciado ya. El Consejo de Audenasa la aprobó el 20 de marzo, la modificación del convenio

de Audenasa. Y el Gobierno de Navarra la aprobó este miércoles. Este miércoles aprobó la modificación del convenio de Audenasa. Les explico un poco el convenio, para que tengan ustedes la modificación del convenio, para que ustedes tengan toda la información. Decirles que en el expositivo, simplemente, se recoge, aparte de precedentes e históricos anteriores, el Real Decreto de 1 de diciembre, por el cual Administración General del Estado, Gobierno de La Rioja y Autopista Vasco-Aragonesa toman la medida de bonificar, eufemísticamente se le llama para la aplicación de medidas de bonificación de peajes a determinados vehículos pesados, realmente es que conlleva la prohibición del paso de los vehículos pesados por la 232. Se comenta un poco esto. Se señala cómo es la modificación del convenio, cómo esto ha generado un notabilísimo aumento de tráfico pesado en la zona urbana de Tudela, concretamente en la carretera Navarra-121C que nos ocupa. Y como el Gobierno de Navarra ha propuesto a Audenasa considerar la apertura del ramal al que me he referido antes, justamente, para mitigar este problema.

Por no entretenerme mucho, decirles que en la cláusula primera del convenio lo que se señala es que si se conviene la necesidad del acondicionamiento y posterior apertura del ramal que posibilita la incorporación en sentido sur, el denominado enlace de Tudela de la AP-15, se deja claramente en el segundo punto que es un tramo sin peaje, se identifica que las obras de acondicionamiento del nuevo acceso serán proyectadas, contratadas, ejecutadas y dirigidas, que realmente es acondicionar, insisto, el enlace existente, dirigidas en su totalidad por Audenasa. Dado que las obras se realizan íntegramente en terrenos de la concesión y que no se trata de una obra de nueva planta, bastará para su ejecución con el visto bueno de la Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Navarra. Ambas partes, lógicamente, Gobierno y Audenasa, se comprometen a colaborar en la realización de estas obras. La totalidad de los terrenos precisos para la realización se encuentran dentro de la autopista, etcétera. Las obras serán conservadas y explotadas por Audenasa. Esta es la cláusula en cuanto lo que es el acceso.

La puesta en servicio, lo que señala el convenio es, ya es una fecha que es pública, será hacia finales de mayo, en mayo cuando se producirá la apertura, es decir, el mes que viene. En eso se está trabajando. Dice el convenio que se procurarán realizar para que sea en mayo. Estamos ahí, estamos en eso, en esas fechas.

La financiación de la inversión, lo que dice el convenio es que serán por cuenta de Audenasa todos los gastos relativos al acondicionamiento y puesta en servicio del nuevo acceso. Y esta inversión, que aquí es la parte importante, dice: «esta inversión, así como los gastos para su conservación, mantenimiento, explotación y reposición se financiarán con cargo a la compensación a abonar por el Gobierno de Navarra, de conformidad con lo previsto en el anexo», que ahora les digo las cifras. Es decir, Audenasa hace las obras necesarias para abrir el enlace; Audenasa hará, al finalizar este convenio, que tiene una duración temporal, porque ya saben ustedes que el convenio firmado con La Rioja inicialmente tiene una duración de cinco años, en la medida que se espera que, a los cinco años, ya se verá, esté abierto el desdoblamiento, en La Rioja, de la 232. Con lo cual, aquí se estima que sea necesario, lógicamente, una reposición de firme a la vuelta de los cinco años. La hará Audenasa, pero la financia el Gobierno. Financia, por lo tanto, el Gobierno, la obra inicial, una estimación de la reposición que será necesaria hacer después, y los gastos indirectos de explotación y

mantenimiento generados por esos vehículos adicionales. Todo esto se define aquí, en el convenio. Yo, si quieren, luego profundizo más en algún elemento. Déjenme decirles que la estimación que se ha hecho en el acuerdo de Gobierno de lo que puede ser este esfuerzo por parte del Gobierno de Navarra es la siguiente: en el año 2019, 75.146 euros; en el 2020, 152.170; 2021, 154.187; 2022, 156.350; 2023, 158.557; 2024 ya baja porque ya se entiende que termina, 82.457; y, a partir de ahí, en el acuerdo de Gobierno se ha señalado hasta el 2029, pero bueno, son cuatro mil y pico euros al año. Entonces, esta es la estimación que hay ahora. Es un convenio en el que las cifras no son fijas, sino que se calculan cada año en función del número de vehículos que han pasado. Y, también, en el caso de lo que es las obras de reposición, se hace una estimación ahora y se calcula con esa estimación, pero cuando termine la actuación y haya que hacer la reposición, se valorará, efectivamente, cuánto es la reposición. Ahora se hace una estimación y se corrige. Entonces, este es el esquema de la modificación del convenio de Audenasa que, como les digo, voy a ver si recupero mi hoja-esquema, aquí, aquí, por seguir con el guion. Insisto, estamos dentro de los plazos previstos.

Decirles también que estamos trabajando con la señalización necesaria para identificar esta solución. Es decir, sobre todo la solución a los vehículos pesados que vengan desde Aragón, la señalización en serie para que sepan que la entrada a la Nacional-121C va a estar prohibida. Y, por lo tanto, que tienen que seguir necesariamente por la A-68 hasta la AP-15. Ahí se está trabajando en el diseño de señales. Habrá que poner, desde luego, una antes de la salida de Tudela y otra también después, por lo menos. Entonces, en eso se está trabajando. No les enseñe el diseño porque todavía no es definitivo. Se trata de señalar bien esto para que se entienda bien y se identifique bien.

Lógicamente, también trabajaremos en la resolución de prohibición, como es lógico. Yo les he explicado todo el trámite administrativo en lo que se refiere a la modificación del convenio de Audenasa. El segundo paso, prohibición, tendrá que haber una resolución de prohibición. Y, luego, el tercer paso, que es la modificación del convenio con el Estado, decirles que estamos trabajando. Es decir, que, aunque la nota de prensa dice que será inmediato, todos sabemos que al Estado le cuesta modificar los convenios. El tránsito administrativo es intenso, cuesta, y desde el Gobierno de Navarra estamos en relación institucional con el ministerio, trabajando, por nuestra parte, haciendo ya todo el trabajo técnico.

Prefiero no adelantarles cifras ni enfoques, porque como está en lo que es el trabajo institucional de las dos administraciones, yo prefiero que cuando se produzca la modificación del convenio, ya explicaremos con todo detalle en qué y cómo afecta esto a Navarra. Pero, sí déjenme decirles, insisto, que sí que estamos manteniendo contacto. Yo mismo he remitido una carta a finales de marzo al secretario general del Ministerio de Infraestructuras y al Ministerio de Fomento. En fin, que seguimos en conversaciones para que esa modificación del convenio sea prontamente.

El Gobierno de Navarra, en cualquier caso, lo que sí hizo fue anteponer la seguridad y valoramos que era mejor tirar nosotros para adelante, abrir cuanto antes el enlace, aunque no tuviéramos cerrada la modificación con el Estado. Nos pareció más importante salvaguardar la prohibición de los vehículos y asegurar que en mayo ya pudieran circular por donde tienen que

circular y no por la Navarra-121C, en lugar de esperar a tener modificado el convenio con el Estado. Esa fue también una decisión que, lógicamente, hemos tomado.

Bien. También me parece importante señalar que, en el marco de estas conversaciones, lo digo también como información, el Gobierno sí que ha entregado al ministerio una propuesta de convenio para avanzar en algo que el propio ministerio se comprometió ya hace unos meses, que fue el completar en Lodosa el enlace, digamos, dirección Logroño. Entonces, este fue un compromiso que, lógicamente, habíamos tenido nuestras conversaciones, pero el propio ministerio también en conversaciones con La Rioja era un tema que se había hablado, el ministerio anunció esta decisión el año pasado, y nosotros, desde Navarra, desde luego nos interesa que esto se haga, claro, lógicamente. Y, en este sentido, lo que sí hemos hecho, insisto, en el marco de estas conversaciones es entregar una propuesta de convenio para este enlace. Propuesta de convenio en la que lo que hacemos es poner a disposición del Ministerio de Fomento el suelo para hacer este enlace, porque el suelo está en Navarra, está en territorio de Navarra. O, fundamentalmente, no sé si todo, pero fundamentalmente está en territorio de Navarra.

También decirles que, lógicamente, las dos administraciones, también en el marco de estas conversaciones, sí que están trabajando para que haya una colaboración institucional estrecha en lo que es el proyecto de desdoblamiento de la 232 en La Rioja, justamente en el tramo entre Calahorra y Navarra. Ustedes que conocen la zona seguro que saben que en Navarra no está exactamente desdoblada la 232 hasta la frontera con Navarra. Ahí hay un kilómetro, un poquito más, que está sin desdoblar, un kilómetro y medio, aproximadamente. Entonces, eso es importante, lógicamente, que en la medida que el ministerio avance el desdoblamiento de la 232, lógicamente haya una coordinación perfecta entre las dos administraciones para que ese desdoblamiento se produzca como se tiene que producir. Entonces, también en eso se está trabajando.

También señalarles que ya en febrero tomamos la decisión, a la vista de cómo estaba la Nacional-121C, de mejorarla, de corregir el estado de los firmes de la Nacional-121C. Tengo una valoración económica que ya la tenemos desde entonces, desde febrero. Estamos pensando en una actuación que tendrá una estimación presupuestaria en total, IVA incluido, de 384.000 euros, aproximadamente. Las actuaciones que vamos a hacer de mejora de firmes en la Nacional-121C. Habíamos tomado la decisión de no hacerlo antes por dos razones: primero, porque queríamos esperar a que el tiempo diera un poco de tregua, la meteorología diera un poco de tregua. Y, por otra parte, también nos hubiera gustado esperar a mayo, una vez que ya hubiéramos tenido el tráfico pesado desdoblado por la AP-15, 68 AP-15. Pero es verdad que el deterioro desde febrero hasta ahora ha sido todavía, ya en febrero la carretera estaba mal, el deterioro de la carretera todavía ha sido más intenso y eso es lo que nos ha llevado a iniciar las actuaciones ahora de mejora en la propia Nacional-121C.

Y, finalmente, en lo que se refiere a la Navarra-134, son datos muy recientes porque las mediciones que tenemos son de enero y marzo de 2018, las estaciones de aforo, por lo menos en las de Cadreita; la de Azagra toma información, toma todos los datos, en enero, en febrero y en marzo; pero, la de Cadreita, por ejemplo, toma en enero y en marzo; la de San Adrián Oeste toma en enero y en marzo, no toma febrero, toma cada dos meses. La de Lodosa Oeste

toma en febrero, cada dos meses; Mendavia Oeste, también en febrero. Es decir, hemos esperado a tener los datos de marzo para tener un poquito de datos más comparables ya o más homogéneos con el año pasado, más comparables, en definitiva. Con lo cual, son datos muy recientes. Lo que les puedo decir es que en los distintos puntos de control, de aforo, por ejemplo, vamos uno a uno, en el caso de la Navarra-134, en la estación de Fontellas, lo que se observa es que la IMD, la intensidad media de tráfico total, comparando el periodo de enero-marzo del 2018 con enero-marzo del 2017, en Fontellas, la total sube un 2,4 por ciento, pero, dentro de la total, la de vehículos pesados sube un 19,7 por ciento. La total, el 2,4 por ciento. Si comparamos en Valtierra, la IMD total sube un 4,3 por ciento, la total, pero la de pesados sube un 29,3 por ciento. Les doy los datos absolutos porque igual es importante también ver la magnitud de los absolutos. Porque, claro, si el número de camiones antes era pequeño con un relativo incremento, también para que ustedes tengan la medida, en concreto, la media en el año 2018 en Fontellas, la IMD total, 3.885 vehículos al día, de los cuales 681 son pesados. En Valtierra, que les he dicho que había subido un 4,3 la total, 29,3 en pesados; 4.955 vehículos la total, 611 los vehículos pesados de ese total. En el caso de Cadreita, se produce una subida de la IMD total del 5,5 por ciento, en el caso de los vehículos pesados el 56,3 por ciento. Y estamos hablando de 4.745 la total, 654 los vehículos pesados, 654. Es decir, que la media, el año pasado, a ver si tengo aquí la media, estamos hablando que han pasado de cuatrocientos y pico a seiscientos y pico los vehículos pesados, para que se entienda. Es decir, que ha podido subir, unos doscientos camiones ir por ahí, que el año pasado no iban. De cuatrocientos y pico a seiscientos y pico. Un 50 y tanto por ciento de subida.

En el caso de Azagra, tenemos una subida del 6,7 de la IMD total, 44,8 de vehículos pesados. Estamos hablando de 5.721 la IMD total, 506 el número de camiones. En el caso de San Adrián Oeste, estamos hablando de una subida de la IMD total del 1,2 por ciento, en vehículos pesados 13,1 por ciento, en San Adrián Oeste. 8.972 la IMD total, 885 los camiones, los vehículos pesados en este punto. En el caso de Lodosa Oeste, subida de la IMD total del 4,9 por ciento, y en el caso de los vehículos pesados, 60,6 por ciento. 3.060 la IMD total, 334 el número de camiones. De 200 a 334. Casi de 200 a 334. El porcentaje sube muy fuertemente. Entran ciento y pico camiones, ciento y poco camiones, el porcentaje sube mucho. Y en el caso de Mendavia Oeste, subida de la IMD total del 4,4 por ciento y de la de vehículos pesados, el 33,2. 4.065 la IMD total, 421 los vehículos pesados en el trimestre de este año.

También, insisto, y ya lo ven ustedes, en todo este eje Navarra-134, el peso de los vehículos pesados se sitúa en una banda entre el 10 y el 15 por ciento de la IMD total, aproximadamente. Es decir, que el tráfico, sobre todo importante, es tráfico de turismos. Y en esa parte de vehículos pesados hay una subida porcentualmente importante, porque entran aproximadamente doscientos vehículos/día, según los puntos, doscientos y pico o ciento y pico, según los puntos. Eso es lo que está pasando, por lo menos, en este primer trimestre.

Como los datos son muy recientes, nosotros, en el marco de esas relaciones, lo que vamos a hacer es facilitar, desde luego, esta información al Ministerio de Fomento, inmediatamente, en el marco, insisto, de las conversaciones que ya vamos teniendo y, lógicamente, en los contactos, además de facilitar la información, desde luego, haremos una valoración conjunta de los mismos, para ver qué conclusiones podemos sacar las dos administraciones entorno a esta información. Por mi parte, nada más.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Muchas gracias, señor Consejero. Empezaremos el turno de intervención por parte de los distintos grupos parlamentarios. Empezaremos de mayor a menor por Unión del Pueblo Navarro, tiene la palabra su portavoz, el señor Catalán Higuera por diez minutos máximo.

SR. CATALÁN HIGUERAS: Muchas gracias, señor Presidente, como no. Muy buenos días, señorías. Agradecer las explicaciones y la presencia del Consejero, del vicepresidente y también de su jefe gabinete, los señores Ayerdi. En este caso concreto, lo que se evidencia con la información que nos ha facilitado por parte del departamento es que al final no se han hecho los deberes inicialmente. Se ha demostrado que en el momento de ponerse en marcha esta prohibición, el 2 de diciembre del año 2017, el Gobierno de Navarra no había actuado con la eficacia y la eficiencia que cabría esperar de lo mismo. En este caso concreto y basta que varios miembros de la Comisión de Educación nos recuerden un poco lo que ocurre en el propio departamento de Educación, que no se analiza convenientemente la situación, no se planifica y eso que su departamento es el rey de las planificaciones. Permítame que se lo diga así. Pero luego vienen las lamentaciones y esto es lo que se ha evidenciado, señor vicepresidente.

Usted mismo ha dicho que las medidas, incluso creo recordar, se constató la necesidad, se empezó a dar forma a las conversaciones, se alcanzaron algunos acuerdos, el 4 de enero fue la primera reunión formal. Si usted lo reconoce, evidentemente, todo esto se tenía que haber puesto en marcha mucho antes. Y ustedes, creo yo sinceramente que perdieron todo el mes de junio o mayo-junio, que dijo usted que se habían enterado de las intenciones del propio ministerio, también julio, septiembre, que ha habido también intercambios de documentos, noviembre, incluso, como digo, el 2 de diciembre, cuando se hace esta prohibición de vehículos.

Por lo tanto, lo que demuestra que ahí el departamento no estuvo a la altura de las circunstancias. Hubo poco empeño, hubo un conformismo de las decisiones que se estaban tomando por parte del departamento. Y no es que lo digamos nosotros, lo ha evidenciado usted con su intervención y también con las medidas que se están tomando desde entonces, cuando se vio realmente la situación que se había generado. Y, por lo tanto, todo esto que nos ha explicado creo que, sinceramente, lo oportuno y lo adecuado hubiera sido que se hubiese hablado antes, y que se hubiesen puesto en marcha no en el mes de mayo, porque han pasado ya once meses desde que empezaron los primeros conocimientos de la situación, han pasado incluso cinco meses desde la prohibición, y creemos que esto se podía haber hecho antes si realmente se hubiese analizado y planificado la cuestión.

Bienvenidas las medidas, pero hubiese sido mucho mejor antes, porque al final, señor vicepresidente, la Ribera no tiene por qué padecer, no voy a decir la incompetencia, pero la falta de planificación y análisis del propio departamento. Eso no es justo. Y, sobre todo, cuando se veía que podía ocurrir lo que realmente ha ocurrido. Son los propios datos que ustedes han dado. En la Nacional-121C, enfrente del Hospital Reina Sofía de Tudela y también con dos centros educativos de 400, nos decía el propio director general, de 400 vehículos a 2.600 se ha pasado. Por lo tanto, para esa zona y para esos tramos, y teniendo un núcleo poblacional y hospitalario y educativo cerca, es un incremento considerable.

También el propio departamento ha reconocido que no tenía toda la información o que no supo analizar convenientemente toda la información. Porque es lo que hemos dicho. Los vehículos que iban de tránsito de Logroño a Zaragoza, para beneficiarse de las bonificaciones del peaje de Tudela a Gallur y de Gallur a Zaragoza, tenían que salirse en el enlace de Tudela y volver a entrar. Algo realmente llamativo, algo que, por cierto, nos gustaría saber cuál es la influencia que tiene y por qué no se va abordar esa cuestión, y exigirle al propio ministerio, a los dos gobiernos de Aragón y La Rioja que se pongan de acuerdo. Y que realmente La Ribera, y en este caso Navarra, no sea la pagana de la situación. ¿Por qué? Porque nosotros consideramos, se lo hemos dicho, y ahí manifestamos el apoyo al propio gobierno, Navarra tiene la fuerza moral. Ya hizo los deberes en su día, ya gastó sesenta y tres millones de euros, ya desdobló la 232 del año 2002 al 2008, cosa que no se hizo por parte del ministerio. Y de ahí se tienen que entender el respaldo que nosotros dimos a las cuestiones que se tenían que realizar a través de la moción del 1 de marzo.

También es cierto que se ha evidenciado, aunque al departamento al principio le costó reconocerlo y hemos visto por los porcentajes, que había transportistas que buscaron otras alternativas sin peaje a la autopista a A-68. Y digo, el departamento, fundamentalmente, la Dirección General lo puso en duda hasta que la propia policía foral, incluso también en otros medios de comunicación, como pueden ser en La Rioja *El periódico La Rioja* de la comunidad vecina, también lo ha evidenciado. Y ha recogido que un accidente producido en la Navarra-134, que ha tomado el testigo de la Nacional-232 como vía de circulación de camiones. O incluso que los transportistas han convertido la comarcal foral Navarra-134 en la ruta alternativa para llegar a la capital riojana tras el cierre de la Nacional-232. Esto lo dicen los propios medios de comunicación de La Rioja.

Y, por eso, se tiene que entender también como hay algún informe de una consultora navarra, que yo me imagino que el departamento también conocerá, de Seviprefor, a la hora de analizar las consecuencias que tiene esa prohibición de la Nacional-232, y que evidencia que los perjuicios o la solución, que los problemas se trasladan a otras vías de comunicación. Y en este caso concreto, tanto el enlace de la autopista E-68 en Tudela, como también está Navarra-134. Y, por eso, nosotros lo que hemos echado en falta ha sido eso, que menos palabras a lo largo de esos meses y más hechos, que se tenían que haber tomado por parte del departamento.

Se hablaba también del enlace de Alfaro. No es cuestión de corregirle, pero no es el enlace solo de Alfaro. Es el enlace de Corella-Alfaro. ¿Y por qué digo esto? Porque es término municipal de Corella. Porque esa carretera pequeña a la que se ha referido es también un tramo navarro. Y, por lo tanto, esa no era la solución, no era la solución. Que podía ser una alternativa para algunos, de acuerdo. Pero esa, en ningún caso, era la solución. Y, sobre todo, y ahí me alegra que usted la haya descartado como solución definitiva, ya que al final realmente no iba a poder acoger ese tránsito de vehículos pesados por las características de la misma.

Por otro lado, a nosotros sí y vuelvo insistir. Creemos que también el departamento inicialmente, luego hemos comprobado que no, no escuchó y no informó convenientemente a los municipios, a los ayuntamientos de la zona, fundamentalmente, Tudela, Cascante, Monteagudo, Murchante. Y creemos que eso, inicialmente, fue un error por su parte, porque

son los realmente afectados los ciudadanos de esas localidades, porque tienen que trasladarse tanto al hospital, como también a los centros educativos y a la propia Tudela. Y se les ha mantenido, al menos al principio, al margen. Y creemos que eso no ha sido una buena gestión por parte del propio departamento.

Incluso en estos momentos que usted hacía referencia a los firmes, a la mejora del firme, bastaba con pasar por allí, transitar por allí para ver cómo estaba, como se había deteriorado en los últimos meses desde que están estos camiones atravesando, y la prohibición de la 232, cómo está aquel firme, auténticos socavones. Yo creo que ha habido algún incidente, incluso también puede que hasta alguna denuncia por la situación en que se encontraba ese firme. Y creo, sinceramente, que la tarea se tenía que haber hecho antes. Antes se tenía que haber hecho la tarea para garantizar la seguridad.

Y en esa línea, nosotros sí que somos partidarios de la colaboración entre las comunidades autónomas y con el ministerio, fundamentalmente, cuando estamos hablando de la seguridad vial y, por lo tanto, en esa línea, la colaboración es normal que se tenga que establecer. Lo que no puede ser tampoco, y hemos visto que en el planteamiento que se hace, que al final sea el Gobierno de Navarra quien pague el enlace de la AP-15. Esperemos que las gestiones y las negociaciones que ustedes tengan que llevar a cabo, también al final el enlace de Lodosa lo pague el propio ministerio y, por lo tanto, sea una compensación a este gasto extra que nosotros, en principio, no tendríamos que haber asumido. Fundamentalmente, por lo que digo, porque nosotros ya desdoblamos las 232, hicimos un esfuerzo importante y, en esa línea, consideramos que tanto el Ministerio, como el Gobierno de Aragón y el Gobierno de La Rioja se debían poner de acuerdo.

Y, por lo tanto, sí que nos gustaría que este tipo de cuestiones se solventen lo antes posible, con carácter de urgencia. Las mismas se tenían que haber adoptado antes o en el mismo momento que entraba en prohibición el tránsito por la Nacional-232 en el tramo de La Rioja. Navarra tenía la fuerza moral para así exigirlo. El único problema que vemos es que el departamento no ha estado lo diligente y lo comprometido que debía esperarse en estos momentos.

Y, por otro lado, sí que nos gustaría saber, y vuelvo a insistir, aforos de ese tránsito que no se ha solucionado con el acuerdo que hay en este momento por la Nacional-121 al que hacía referencia, si se va a modificar el convenio del ministerio con el Gobierno de Aragón y el Gobierno de La Rioja. Y, por lo tanto, también quisiéramos saber, dice que en el mes de mayo. ¿Eso no hay ninguna duda que va a ser en el mes de mayo? Así sea, aunque llegue tarde, bienvenido sea. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Muchas gracias, señor Catalán. Tiene ahora la palabra por parte de Geroa Bai su portavoz, el señor Castiella Imaz, por diez minutos.

SR. CASTIELLA IMAZ: Sí, muchas gracias, Presidente. Diez minutos que no voy a agotar. Desde luego, más que nada, porque en esta ocasión venía el Consejero a darnos una serie de información, así lo ha hecho. Y, por ello también, señor Consejero, le agradezco todos los datos que nos ha ofrecido. Especialmente, aquellos relativos a la medición de la Nacional-134, que

nos dan también una idea y una fotografía bastante, podría decir, preocupante del aumento de aforos de esos vehículos pesados en el tramo entre Tudela y Lodosa-Mendavia-Viana.

Podríamos también hacer una reflexión, yo creo que bastante menos incisiva que la que ha hecho el señor Catalán, pero sí que debemos tener en cuenta que tanto el triángulo Cintruénigo-Tudela-Castejón, que es el que nos está afectando ahora mismo en toda la circulación viaria, tanto de vehículos pesados como de turismos. Y que debemos ser conscientes también que estamos hablando de un pueblo demográfico de Navarra que ronda los 100.000 habitantes, que no podemos evitar también que geoestratégicamente es un eje, un cruce de ejes, tanto el Pamplona-Tudela-Zaragoza-Soria, también el eje Bilbao-Zaragoza. Por tanto, tenemos un problema serio, por lo menos tenemos un escenario en el que Navarra, concuerdo con el señor Catalán, se debe a hacer fuerte y que debe liderar también iniciativa a la hora de conseguir los convenios más justos, por lo menos para todos los habitantes de la zona, pero también en unas condiciones que deben ser las que, desde el punto de vista de la seguridad vial, desde el punto de vista de la seguridad de los vecinos de los municipios que atraviesan estos ejes viarios, así como también de la comodidad de la propia población de los pueblos. Tienen un trabajo serio, señor Ayerdi, tienen un trabajo muy serio.

No tengo ninguna duda de que volverán a esta sala de comisiones a seguir explicándonos en qué términos han ido las negociaciones tanto con el Ministerio de Fomento y Obras Públicas, así como también en qué términos van a ir avanzando las propias obras que nos ha anunciado. Hablaba del desdoblamiento de la 232 entre Tudela y Alfaro, los cinco kilómetros, creo que son, hasta la frontera con La Rioja. Hablaba también igualmente del acuerdo triple, que comentaba, tanto en abrir la AP-15 con Castejón y que no me ha quedado clara la fecha en la que se prevé. ¿Mayo? Eso es. Y la prohibición del tráfico pesado por la 121C. Yo no sé hasta qué punto también más allá del anuncio que se ha hecho sobre la señalización y las actuaciones a la hora de informar sobre esa prohibición expresa del tráfico en la 121C, en qué se va consolidar, en qué punto también estamos con las conversaciones con asociaciones de transportistas o con el sector que mayor uso hace de vehículos pesados y, sobre todo, cómo se va a conocer esto desde el tránsito no local, sino, digamos, el transeuropeo incluso, el que pueda venir de zonas más alejadas y que puedan llegar a desconocer el cambio, la modificación de actuaciones que se están haciendo en este, como he dicho, triángulo de Tudela-Cintruénigo-Castejón que nos afecta en este momento. Agradecerle los datos que nos ha dado y confío también en un retorno a esta sala de comisiones para explicar los avances que se estén dando en este sentido. Eskerrik asko.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Gracias, señor Castiella. Tiene ahora la palabra el señor Ramírez Erro por parte de EH-Bildu. Tiene diez minutos.

SR. RAMÍREZ ERRO: Muchas gracias, señor presidente. Ongietorria eman nahi diet Ayerdi jaunei. Ongi etorriak izan zaitezte eta eskerrik asko informazio guztiagatik. Muchas gracias por toda la información que nos han dado. Nosotros las vamos a estudiar y en el caso de tener alguna cuestión en la que queramos profundizar, le haremos preguntas por escrito o solicitudes de información, al objeto de recabar la documentación que sea necesaria para lo que es nuestro objetivo, que es resolver un problema. A la vista está que para otros quizá sea más el objetivo la utilización de los problemas de La Ribera para hacer arma arrojada contra

el Gobierno y decirle que mal, aunque caigan en contradicciones porque, claro, al final estamos hablando aquí de si hay que tomar la decisión de prohibir el paso por la 232 y de las cuestiones referentes a las inversiones en carreteras en esa 232, etcétera. En todo caso son los socios de Unión del Pueblo Navarro, es decir, el ministerio. Entonces, claro, ahora estamos en un debate presupuestario. Todo el mundo sabe que UPN va a votar y va a apoyar estos presupuestos, pero puede ser buen momento ahí para que, por lo menos, les decía en alguna ocasión, por lo menos traigan un helicóptero, un segundo helicóptero o algo. Ahí tienen ustedes una cuestión para que ese ser socios tenga alguna repercusión positiva para Navarra.

Y, en cualquier caso, a nosotros nos parece que los datos que hemos podido escuchar hablan por sí mismos de un aumento desmesurado y, por lo tanto, nos hablan de una nueva realidad que hay que afrontar con nuevas soluciones. Nos parece interesante que en la 121C exista una prohibición. Cuando hay un problema hay que prohibir. Y puede ser válido para la 121C o la letra que usted quiera poner en el término que todos podemos imaginar. Pero, bueno, este es un elemento que no está relacionado directamente con esta comparecencia y, por lo tanto, no voy a profundizar en el mismo. Nosotros nos quedamos con que, efectivamente, lo prioritario es poner solución, vamos a analizar todas las propuestas. Hicimos una visita parlamentaria, tuvimos la oportunidad de ver in situ como ya estaba prácticamente el enlace para la autopista. Es que estaba hecho, pero, lógicamente, habrá que acondicionar porque hay unos desniveles. Estuvimos viéndolo con el director general, por cierto, el mismo que estaba cuando gobernaba Unión del Pueblo Navarro. Y, por lo tanto, efectivamente, estaremos muy atentos de todo el desarrollo de todas las actuaciones con el foco puesto en eso, en resolver los problemas. Gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Muchas gracias, señor Ramírez. Le corresponde la palabra ahora al representante de Podemos-Ahal Dugu, el señor Couso Chamarro. Tiene diez minutos.

SR. COUSO CHAMARRO: Bueno, buenos días a todas y a todos. Agradecerle al señor Consejero y a su equipo la información que nos han transmitido, así como el haber cumplido con los plazos y con las promesas que nos hizo, por lo menos a esta formación, en cuanto a la revisión de esta situación.

Se constatan dos cosas a grosso modo. A partir de unas protestas vecinales que hubo en la zona de La Rioja en la 234, debido a la alta siniestralidad que tenía esa carretera donde había habido varias muertes, hay una presión social que la comunidad también dirige hacia el Ministerio de Fomento, y entonces estas dos administraciones deciden tomar la medida de prohibir la circulación del tráfico pesado por la 232, para desviarlo a la AP-68 con un acuerdo donde rebaja la tarifa del peaje un 75 por ciento. Sin embargo, eso luego tiene unas afectaciones. Parece que estas dos administraciones no contaron con que había luego otras dos, por lo menos Navarra y seguramente Aragón también, que iban a ser afectadas. Y ahí lo que se ve es que ha habido, por lo menos cuanto menos, una falta de coordinación de quien toma la iniciativa de tomar esas medidas sin contar con quienes luego iban a estar afectados. Por tanto, una de las primeras cosas que parece que se tiene que hacer y viendo aquí un poco en el mapa la situación viaria que hay, donde tenemos tres vías de tráfico de alta intensidad en paralelo, prácticamente, sí que habría que tener una mesa permanente de trabajo donde

estuvieran las administraciones de La Rioja, Navarra, Aragón seguramente también, y el propio Ministerio de Fomento, para ver qué planificación del eje viario del Ebro queremos tener para el futuro. Quiero decir, que lo que no puede ser es que empecemos a hacer, acometer, porque uno tiene un problema, unas medidas en una zona, entonces eso salpica a los demás, y el otro coge y toma otras medidas. Hombre, se tendrán que coordinar todas las administraciones, tener un plan integral de qué diseño queremos a futuro de este eje viario del Ebro, de estas tres carreteras que discurren prácticamente en paralelo al río, y no andar pisándonos la manguera y causándonos perjuicios con las medidas que tomemos en un lado al vecino. Por tanto, esa mesa permanente de trabajo, que es algo que nuestro grupo ha propuesto ya en La Rioja, creemos que es algo que se tendría que hacer.

Las medidas que se acometen, dice el señor Catalán que tarde, pero ya van a estar para mayo, en este triángulo que también decía el señor Castiella, que va entre Castejón, Corella y Tudela, o Cintruénigo y Tudela, esperemos que acaben resultando eficaces. No sabemos todavía lo que va a pasar ahí, pero sí que es cierto que es normal que pasen este tipo de cosas, por cuanto que siempre en esta comisión hemos definido esa zona como un cruce de caminos, una situación de tránsito, que a la vez le daba unas oportunidades de desarrollo económico, y que es normal que al juntarse ahí todo el tráfico de norte a sur y el que va de este a oeste, pueda haber este tipo de problemas. Más cuando se toman medidas restrictivas que afectan a esa zona. Podríamos aprovechar igual la ocasión para hacer como en Vitoria, que es poner todos los carteles de salida mal para que la gente tenga que pernoctar en esa zona y nos apuntamos a las tasas de turismo unos mejores datos.

Bueno, en serio, esto está bien. Y luego se constata que arriba, en la 134, esas informaciones que nos venían dando los ayuntamientos de que... Usted ha dado los datos, ha dicho que sí que ha habido, sobre todo, un crecimiento bastante importante del tráfico pesado, pero no ha explicado las causas que cree usted que puedan haber motivado esto. A nosotros nos dicen y nos decían que ese tráfico pesado se estaba incrementando en esa vía, la 134, desviándose de la 232, precisamente para evitar el pago del peaje en el tramo que quedaba. Entonces, lo que se solicitaba en La Rioja por parte de nuestro grupo era la liberación completa del peaje de la AP-68 para los vehículos que tuvieran la obligación de salir ahí, para que no acabaran volviéndose a meter para evitar el peaje en la 134, trasladando el problema que teníamos de seguridad en la 232 a la 134, y andar pasándose la pelota las tres vías una a otra. Esto no puede ser. Entonces, lo que nos gustaría saber es exactamente si usted cree que, efectivamente, las empresas están dando a sus chóferes la orden de para no pagar el peaje salirse ahí, los autónomos también están haciendo lo mismo para ahorrarse esos dinerillos que les puede suponer el pago de la tasa de peaje, y qué medidas se podrían tomar frente a eso.

Porque lo que sí que es cierto es que la 134 ya está sufriendo un deterioro también producto de este tráfico de vehículos pesados bastante acelerado, y tenemos un problema que resolver de seguridad. Es decir, no queremos que la siniestralidad que está ahora en la 232 esté ahora en la 134. Entonces, ver un poco cuáles son las causas de este incremento de tráfico pesado que pueda analizar usted y cómo vamos a acometer ahora este otro problema. Si cree usted que solicitar la liberación de la AP-68 sería, como hemos hecho este grupo en La Rioja, lo más oportuno o no. Ya sé que solicitar la liberación de la AP-68 para esta cuestión nos lleva, como ha dicho aquí el portavoz anterior, a avanzar en una discusión que tenemos también en otros

tramos y en otras zonas, pero, bueno, una cosa no quita la otra. Quiero decir que estamos hablando de carreteras distintas y, en este caso, de un problema de siniestralidad que ya se ha mostrado y que hay que atajar.

Esperar que usted nos analice este incremento del tráfico pesado en esa zona, en esa carretera, y ver qué medidas tiene previstas para paliarlo. Nada más, gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Muchas gracias, señor Couso. Tiene ahora la palabra por parte del Partido Socialista de Navarra su portavoz, el señor Gimeno Gurpegui. Tiene usted diez minutos.

SR. GIMENO GURPEGUI: Muchas gracias, Presidente. Buenos días, señor Ayerdi. Y muchas gracias por las explicaciones. Esta cuestión, al margen de lo que el portavoz de EH-Bildu ha manifestado, es una cuestión de mucho trabajo y de muchas reuniones entre los alcaldes, las alcaldesas, desde luego, del Partido Socialista de Navarra y de otros, y otras agrupaciones, como usted bien sabe. Y, además, yo traigo el encargo de agradecerle a usted el trato y la información que ha habido hasta ahora.

Pero, obviamente, es un tema preocupante para La Ribera porque el eje ya estaba y, ahora, si hay algún problema en La Ribera, habrá que tratarlo. Y lo que no se puede decir es que cada vez que se trate un tema de La Ribera es para perjudicar al Gobierno. No, mire, aquí ha habido buenísimo por parte del Gobierno, aquí ha habido excesiva solidaridad por parte del Gobierno con el Gobierno de España, y esto es la realidad. Y esta es la responsabilidad del Gobierno de Navarra y del Gobierno de España, del Partido Popular y de los cuatro grupos que están en el Ejecutivo.

Porque, claro, nosotros leemos la petición de información que usted trasladó, que trasladó, además, en pleno, yo leí la información en el Pleno de Navarra, que habla por el interés general. Claro, ¿el interés general de quién, el interés general de quién? ¿De La Ribera? ¿El interés general de España? ¿El interés general de Navarra? Claro, es que hay que medir ahí qué es el interés general, porque, claro, esta es la cuestión. Y para algunas cuestiones y según donde, porque claro, yo siempre digo que algunas veces los consejeros y las consejeras vienen aquí a comparecer y luego los demás le enmiendan la plana. Claro, usted había hecho una intervención relativamente adecuada, pero, claro, dice no, es que La Ribera. Mire, hoy sale usted en prensa reuniéndose con las administraciones locales, ayer creo que fue la reunión, de Lesaka, de Vera. ¿Por qué no se reunió con todos esos pueblos antes como se ha reunido usted hoy? ¿Por qué no practica lo que ha predicado hoy?

Claro, es que es muy bueno decir de unos lo que no hacen de otros. Y, claro, hay que tener cuidado porque aquí ha habido un problema, porque ninguno de los dos nudos está en La Rioja, los dos nudos están en Navarra y están justamente en la zona de La Ribera, curiosamente están en la zona de La Ribera. Hoy ya se ha arreglado todo el tema de Belate. En La Ribera está sin arreglar, señorías, sin arreglar. A día de hoy, a día de hoy, está todo exactamente igual que como estaba en diciembre. No, hay una zona que pasé yo ayer por ahí que parece Vietnam, que es el arreglo de la Navarra-121. Eso es lo que ocurre. Esa es la diferencia. Aún tenemos el desvío más las obras. Cada vez tenemos más problemas. Y esto es lo que ocurre.

Y hubo un pleno monográfico de La Ribera en este Parlamento y usted ya sabía todo esto. Y el Gobierno no dijo nada, y el Gobierno no dijo nada. Usted ya conocía toda esta información y nosotros, en este sentido, aun agradeciéndole su gestión y el trato, le decimos que no, que así no puede ser. Entonces, yo creo que además se podían haber hecho otras cosas. Nosotros creemos que se podrían haber hecho otras cosas y nosotros hemos intentado colaborar y hemos trasladado toda la colaboración que hemos podido por la figura del presidente de la Mancomunidad de La Ribera. Entonces, lo que obviamente no podía hacer el Gobierno de Navarra y lo que no podía haber permitido el Gobierno de Navarra era quitarle vida a la Nacional-232. Porque, económicamente, lastraba a una comunidad ya lastrada económicamente de por sí, y una comunidad con muchas dificultades. Entonces, ustedes autorizaron lastrar la Nacional-232 y cometieron un error de bulto, que es sacar un camión de una autovía para meterlo en una autopista. Eso es un error de bulto. Sacar camiones de la autovía para meterlos en una autopista es un error de bulto.

Entonces, Aragón lo resolvió mejor, lo ha resuelto mejor, con muchos menos medios, pero con más creatividad. Quiero decir, lo que hacen es una raya continua a partir de Gallur y esto es lo que hay. Y aquí no adelanta nadie y aquí no hay ningún problema. Una doble raya continua y se acabó. Y, sobre todo, luego fomentan que el coche sí salga de la autovía. El coche salga de la autovía a la autopista con un tránsito gratuito de ida y de vuelta. Esta es la cuestión, se resolvió mejor.

¿Las consecuencias de toda esta cuestión? Las consecuencias de nuestras protestas, les guste o no, es que tenemos una comarcal destrozada, que usted ahora ha descrito que se está arreglando. También tenemos cierta información de que sus técnicos estaban contentos de que se salieran de la A-68 porque así se preservaba la autovía. Pero en cuatro meses se ha destrozado una comarcal. Esto que quedo claro. ¿Por qué quiero ir yo hasta aquí? Porque una vez que se ha cometido el error de *buenismo*, de solidaridad, de no decir nada, de aceptar sin más por el interés general lo que dice Fomento, podían haber hecho un esfuerzo mucho mayor para haber simultaneado las obras que están ahora en curso con el enlace.

Claro, Unión del Pueblo Navarro traslada, denuncia la circunstancia, usted dice que ya en febrero había empezado a licitar y, bueno, quizá ahí se cultiva un contexto de presión para que se hagan las cuestiones, pero es que era importante haber simultaneado, era muy importante haber simultaneado, porque las circunstancias, sin querer cargar contra el Gobierno de Navarra, por Dios, ¿quién va a querer cargar contra el Gobierno de Navarra? Por favor, que nos perdonen, que nos perdonen por querer cargar contra el Gobierno de Navarra. Nosotros nos encantaría que cargaran contra nosotros, siendo nosotros el Gobierno de Navarra. Se lo digo de verdad, nos encantaría. Que no se sienta usted muy agraviado, pero ahora tenemos un problema mayor que el que comenzó. Y usted, como se dice coloquialmente, lo sabe. Tenemos un problema mayor. Porque yo pasé por allí, ahora hay tres carriles, uno de ida, uno de vuelta, una máquina por medio, una apisonadora, eso, como le decía, permítame, es una locura, es un jaleo de cuidado. Y esperemos que no ocurra nada, de verdad, se lo digo aquí, esperemos que no ocurra nada, de verdad, porque esto es lo que hay.

Bueno, usted dice que en mayo va a estar. Es fundamental. Es urgentísimo que esté en el primero de mayo. Es crucial que esté ya a primeros de mayo. A primeros de mayo tiene que

estar eso, a primeros de mayo. Lleva usted gestionando este tiempo ya, bueno, usted dice de mayo, diga a finales de mayo, no diga a primeros de mayo, que es lo que dijo. No diga a primeros de mayo, que es lo que dijo, y ahora aquí insinúe que va a ser a finales de mayo. Diga casi a principios de junio. Y dígame a la gente alguna vez la verdad, porque la gente está cansada. La gente está cansada y hay mucho peligro. Y esta es la cuestión. Y usted es una variable independiente en este acuerdo bastante importante, porque supongo que tiene usted la competencia del 50 por ciento, cuando menos. Y entonces el Gobierno de Navarra tendrá una capacidad y una competencia.

De verdad que a mí esto no me hace ni mucha gracia. En serio, de verdad, se lo digo por algún portavoz que le hace gracia esta cuestión. Pero, bueno, en todo caso aceptaremos las risas en esta comparecencia suya, aceptaremos las *gracietas*. Y si no nos aclara si tiene usted algo que ver o no, porque yo creo que sí. Yo creo que sí que tiene que ver y que puede incrementar esta cuestión.

En el sentido Bilbao-Zaragoza, estoy de acuerdo con usted. Aunque es el mismo tránsito, salir en la AP-68 para transitar a la A-68 tiene menos, de acuerdo, menos peligro por el hecho de que hay solo una rotonda y, obviamente, tiene menos peligro vista la cuestión. Desde luego, nosotros creemos que la solución es la que usted apunta y la creemos firmemente. Creemos que la solución es salir en Alfaro. Y salir en la AP-68 en Alfaro para coger la A-68 en Castejón. Nosotros creemos que, bueno, como usted bien ha descrito, la carretera es mediana, pero admisible para hacer ese nudo. Y nosotros creemos que sería una solución bastante mejor. Esa sería la cuestión.

Simplemente corregirle una cuestión también a esa circunstancia que usted ha trasladado, que la alcaldía de Tudela estaría de acuerdo y ha dicho que la Mancomunidad de La Ribera también. Bueno, yo le digo que la Mancomunidad de La Ribera no. La Mancomunidad de La Ribera no. La alcaldía de Tudela quizá sí, la alcaldía, que no el equipo de gobierno de Tudela, que no el Ayuntamiento de Tudela, sí la alcaldía y no la Mancomunidad de La Ribera de Navarra. Eso sí que se lo indico.

Y, hombre, esperemos que el desdoble de la Nacional-232 y esperemos que la gestión del Gobierno de Navarra, sin que esto genere ninguna gracia, se comience en Alfaro. Que no comience en otro sitio el desdoble, que comience en Alfaro. Que comience nada más acabar y que se simultanee, como usted ha dicho, el tramo que hay entre Navarra y la Muga con La Rioja, y que se inicie el desdoble de la 232 por ahí, no vaya a ser que el talento desborde y comiencen por otro lugar. Que teniendo en cuenta las gestiones últimamente del Partido Popular, puede ser también que comiencen por cualquier otro sitio menos por ahí.

Y con respecto a la Navarra-134, hombre, usted ha estado en Azagra. Usted ha estado en Azagra, ha estado con el alcalde de Azagra, y usted sabe las soluciones que puede haber ahí. Y usted mismo ha dado los incrementos. Y si ya nos hemos cargado una comarcal, nos vamos a cargar otra, y en Azagra ha habido un fallecimiento. En Azagra ha habido un fallecimiento en estos meses. Ha habido un atropello.

Entonces, quiero decir que esa no es la solución, eso hay que corregirlo urgentemente, a pesar de las gracias, de las *gracietas*, y a pesar de que a algunos les parezca que esto es ofensivo

para el Gobierno de Navarra. Nosotros estamos a su disposición, nosotros le volvemos a agradecer la gestión. Creemos que no ha estado acertado, creemos que hemos ido tarde y mal. Creemos en las gestiones que está haciendo, pero creemos que son excesivamente lentas. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Gracias, señor Gimeno. Tiene ahora la palabra por parte del Partido Popular su portavoz el señor García Jiménez. Diez minutos.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Gracias, Presidente. No haré uso de los diez minutos, básicamente, porque creo que ya está todo dicho en esta cuestión. Sí quiero decirle al señor Gimeno, entiendo que no es ni Gobierno de Navarra ni Gobierno de España, en cierta medida, no tengan igual conocimiento de toda la información que se ha facilitado y, sobre todo, decirle también al señor Gimeno que desde el primer minuto en el cual se buscaron soluciones a la alta accidentabilidad que existía en el tramo riojano de la Nacional-232, el Gobierno de Navarra fue informado en una primera reunión, creo recordar, no sé si fue julio o agosto, cuando se empezaron estas conversaciones. E insisto, se le comunicó al propio Gobierno de Navarra, el cual creo recordar también que participó en alguna reunión y se le facilitó la información, en este sentido. Por lo tanto, era conocida la información por todos, las administraciones en las cuales iba a influir el tránsito de vehículos.

Decirle también al señor Jimeno que, efectivamente, igual son Gobierno de Aragón, pero igual no la ha explicado correctamente la alternativa que hay en el Gobierno en la AP-68, porque es exactamente todo lo contrario de lo que ha dicho usted, que lo que se hace es facilitar el uso de la autopista por camiones y no del propio vehículo. Y, sinceramente, yo creo que no es esa la solución. Y, es más, yo creo que, e insisto que el propio Gobierno de La Rioja ya puso en marcha la gratuidad en el uso en un tiempo de veinticuatro horas. Por lo tanto, yo creo que ya en las instituciones donde están gobernando le pueden facilitar una información correcta, no, como digo, la que usted nos ha planteado.

Y volviendo a la base, insisto en el propio hecho de que ya se comunicó al Gobierno Navarra cuál era la situación en la que se encontraba la alta siniestralidad que existía en el paso de la Nacional-232 en La Rioja y, efectivamente, las actuaciones que se querían llevar a cabo. Yo creo que ahí el Gobierno de Navarra, en cierta medida, tuvo la posibilidad, porque por parte del ministerio y creo, desmiéntanme si no es así, que el Ministerio de Fomento en ningún momento ha puesto ninguna pega al propio Gobierno de Navarra para buscar solución a la problemática que hay.

Es más, también la DGT está agilizando los trámites porque es a quien le compete y le corresponde la prohibición en las carreteras, en ciertas carreteras. También está agilizando los trámites porque, bueno, es pura burocracia. Por lo tanto, creemos que hay que cumplir los plazos que se exigen para todos. Podemos lamentar que sea tan lenta, pero, insisto, yo creo que es correcto en el cumplimiento de los plazos.

Falta buscar una solución, que son aquellos vehículos que transitan en dirección Zaragoza, que eso parece ser que a día de hoy tampoco hay una solución. Así que, bueno, me consta también que se están llevando a cabo diferentes actuaciones, lo cual yo quiero y creo que quizá es conveniente destacar la correcta coordinación que existe, a día de hoy, entre las tres

administraciones. Recientemente ya hablé, en este caso, con el Consejero del Gobierno de La Rioja. Me comentó, además, que había tenido últimamente una serie de conversaciones en las cuales ustedes ya habían hablado de diferentes alternativas, entre ellas las que ya ha comentado. Y, efectivamente, nosotros le hicimos ver que no estábamos a favor de la alternativa que planteaban y que veo y que así es que el Gobierno no está de acuerdo con respecto al tránsito de la variante de Corella.

Creo que, bueno, la solución puede ser efectiva, o espero que sea efectiva, de cara al mes de abril, según también se nos planteó en la visita del Parlamento. Pero, bueno, movimientos a todos aquellos que pasamos por la zona pocos se ven. Por lo tanto, insisto, que igual hay que mover o agilizar más el tema en esta cuestión. Y yo creo que es ahí donde podemos buscar una solución inmediata.

Poco más. Sí que, efectivamente, ha hecho referencia al desdoblamiento de la Nacional-232 en el tramo riojano, prioridad por parte del Gobierno de La Rioja, prioridad también del Ministerio Fomento en el tramo Alfaro-Calahorra. Creo que va a haber una subdivisión de dos tramos en lo correspondiente al tramo de La Rioja. Y, efectivamente, los tramos y los trámites ya están iniciados.

Me consta, además, también el acuerdo que hay con el Gobierno de Navarra para reducir costes económicos también en la elaboración de proyectos, planes y demás. Por lo tanto, me parece también interesante. Igual en otras ocasiones no se le había ocurrido a los que gobernaban con anterioridad, en cuanto al Gobierno de España. Pero, insisto, creo que aquí también hay una buena coordinación en esa conexión del tramo pendiente entre Navarra y La Rioja. Por lo tanto, agradecer también la información en este caso y espero que sea efectiva. Quizá debían haber sido antes las diferentes conversaciones con el ministerio. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Gracias, señor García. Tiene, finalmente, la palabra la señora De Simón Caballero, por parte de Izquierda-Ezkerra, tiene diez minutos.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: Muchas gracias, señor Presidente. Egun on. Buenos días, señorías. Muy buenos días a los señores Ayerdi. Gracias, señor Ayerdi, por las explicaciones que nos ha dado. Desde luego, para nosotros, Izquierda-Ezkerra, era urgente la apertura de una salida alternativa para vehículos pesados a la altura de Castejón, así como solucionar el destrozo del paso de camiones de la A-68 a la AP-15. En este sentido, mostrar satisfacción porque por fin tengamos una solución concreta encima de la mesa.

Y entiendo que es una solución participada, entiendo que es participada también con los ayuntamientos afectados y, en este sentido, yo espero también que mejore la comunicación del Gobierno de Navarra con todos estos ayuntamientos y, como decía, que la comunicación sea fluida. En todo caso, comparto con usted, que lo ha mencionado, que lo que toca, además, es buscar soluciones globales y no parches para que no vuelva a ocurrir lo que ha ocurrido con los destrozos habidos en la calzada. Y esperemos que sea cierto que, en mayo, sea el 1, el 2, el 7 o el 25, pero en el mes de mayo, la solución que comentaba sea ya efectiva. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Muchas gracias, señora De Simón. Y para concluir esta comparecencia, tiene la palabra nuevamente el Consejero. Tiene usted un tiempo máximo nuevamente de diez minutos.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Bien, yo diría que, en primer lugar, agradecer desde luego las aportaciones y las opiniones de todos los portavoces. Conscientemente, no me he querido referir en mi primera intervención a los meses anteriores, digamos, al año 2017. O sea, perdón, al 4 de enero de 2018, entendiendo que tampoco era lo que se me pedía y que ya tenía bastantes cosas que contarles. Y, de hecho, he visto que casi he consumido los treinta minutos en el primer turno. En respuestas que yo creo que ya les ha remitido, ya he tenido ocasión, yo creo, de hacer una autocrítica en torno a esos primeros meses. Yo creo que tampoco cuando uno hace las cosas mejor, normalmente, no se dice lo has hecho bien. Cuando uno las hace, normalmente nadie se lo dice. Y a veces es verdad, si uno no hace las cosas del todo bien no pasa, pasa, pero es mejor decirlo y ya está. Yo creo que ahí tuvimos una evaluación por parte del Gobierno de que la actuación propuesta por el ministerio no iba a tener el impacto que luego tuvo; hicimos una evaluación de que la incidencia en el tráfico iba ser de una determinada manera, como bien ha dicho el señor Catalán, no éramos conscientes del funcionamiento de los convenios que tenía Abasa con el Gobierno de Aragón, desde Tudela hasta Gallur, y luego de Gallur al siguiente tramo.

Luego, posteriormente, fuimos, y cuando ya empezamos a ver lo que estaba pasando, es verdad, ahí el Gobierno hizo una valoración. Y esa valoración luego no fue la esperada. Y, a partir de ahí, hubo una reacción inmediata. En cualquier caso, déjenme decirles que, sin perjuicio de eso, yo creo que fue la primera carta que yo ya remití al ministerio, la tengo por aquí. En julio o por ahí. El 3 de julio o así. En esa carta, ya desde el Gobierno de Navarra se le dijo claramente cuáles eran las actuaciones que debían hacerse. Ya se le dijo. Y ya se hizo el mensaje de que hay que solucionar el enlace, digamos, de la AP-15 con la A-68. Y se le dijo, eso es lo que hay que hacer, claramente. En fin, se habló de Lodosa, se habló del desdoblamiento. En fin, todas las cuestiones que estaban encima de la mesa, en aquella carta en julio, insisto, ya se pusieron encima de la mesa, ya se le hizo una petición y exigencia al ministerio.

Claro, la cuestión es la petición o la exigencia. Es decir, qué capacidad. Ahí estamos, dice el señor Catalán, ¿tenemos la legitimidad? Sí. En eso estoy totalmente de acuerdo. Ahora, ustedes han gobernado muchos años en Navarra. Ya saben, como dice aquel dicho, no solo de pan vive el hombre, de legitimidad a veces tampoco. Y seguramente a ustedes les habrá pasado, esto que no solo de legitimidad vive el hombre. Aquí pasa igual.

Aquí el ministerio tenía un problema muy serio de seguridad en la 232 en La Rioja, los datos de siniestralidad eran brutales, absolutamente. Nosotros en julio ya hicimos una petición clara de cuáles eran las cosas que debían hacerse. Bueno, y el ministerio es el ministerio. ¿Qué quiere que le diga? Usted sabe cuál es el reparto competencial y hasta dónde llega uno y hasta dónde llega otro. Puedo apretar más, puedo apretar menos, bien. Este es el terreno de lo posible o de lo no posible, bien. Es un debate que ahí está.

Yo, en cualquier caso, sí fui sensible a la problemática de seguridad de siniestralidad tan relevante que tenía La Rioja. Sí fui sensible, esta es la verdad. Y, a partir de ahí, cuando llega el momento y observamos que en las evaluaciones lo que está sucediendo no es exactamente lo

que nosotros habíamos pensado, nos movemos con la mayor diligencia posible. Y, es más, las soluciones, las que se van a poner encima de la mesa, es el Gobierno de Navarra el que da el paso adelante. Es decir, aunque el competente es el ministerio, aunque es el ministerio el que gestiona la red, al final realmente es el Gobierno de Navarra el que está cogiendo el problema; el que está diciendo voy a resolverlo, voy a ser yo el que modifique el convenio con Audenasa, voy a ser yo el que adelante la pasta, voy a ser yo el que haga el enlace, voy a prohibir porque tengo q prohibir ahí, son dos kilómetros y pico, porque si no voy a solucionar. Es decir, somos nosotros los que movemos la cuestión. Y el ministerio, bueno, efectivamente, en esa parte arranca, pero en el otro sentido, que está claramente en su mano buscar una solución, hoy por hoy el ministerio no estás siendo capaz de poner una solución. Yo no digo que sea fácil, no digo que sea fácil, pero no la está poniendo, esta es la verdad.

A partir de ahí, yo creo que más allá de todo los dos gobiernos estamos trabajando, como bien decía la señora De Simón, buscando solucionar el problema, buscando tratar de resolver el problema, pero, insisto, yo creo que el Gobierno ya, siguiendo aquellos pasos de lo que ya anunció en julio que había que hacer, es lo que hemos hecho. Movilizar todo el tema de Audenasa, etcétera, etcétera. Y no esperar a que la maquinaria del Estado termine con la modificación del convenio de La Rioja, porque eso, insisto, creo que no era poner la seguridad en primer lugar. Creo que poner la seguridad en primer lugar era nosotros modificar y asegurar que la actuación se haga cuanto antes.

Yo creo que se dijo siempre mayo, y hoy digo yo finales de mayo. Lo digo para que quede claro. Creo que se dijo siempre mayo, pero hoy digo finales de mayo. Y digo finales de mayo porque nos hubiera gustado que desde la aprobación del Consejo de Audenasa hasta el acuerdo de Gobierno, que fue este miércoles, que han pasado ahí tres o cuatro semanas, nos hubiera gustado haberlo hecho más rápidamente. Pero, bueno, también a nosotros nos pasan cosas de burocracia, como decía el señor García. En el ministerio, normalmente, las cosas todavía necesitas más plazos, pero nosotros también necesitamos nuestros tiempos. Nosotros habíamos pensado que entre el acuerdo del Consejo de Audenasa y el acuerdo de Gobierno íbamos a ser más rápidos, bueno, hemos necesitado hacer alguna cuestión técnica mayor y ya está. Y este mismo miércoles se ha aprobado. A partir de ahí, insisto, todo está ya absolutamente previsto y ordenado para que se haga la actuación y para que sea una realidad cuando tiene que serlo.

A partir de ahí, los datos de la Navarra-134, que me decía el señor Couso, yo creo que es evidente que el incremento de tráfico pesado que se está produciendo en ese eje se debe a esta medida, a este convenio, digamos, de Gobierno, de Ministerio de Fomento con Gobierno de La Rioja. Yo creo que la razón es esa.

En cuanto a los datos de tráfico, ustedes sí que saben, y creo que antes se ha señalado, la Nacional-121C está soportando aproximadamente 2.600 vehículos pesados que antes no soportaba. Con la solución que vamos a poner en marcha estamos pensando que vamos a liberar la mitad, aproximadamente, 1.300 o así, que ya son. Y, además, como bien decía el señor Gimeno, en el sentido, digamos, que más interesa liberar. Y dentro de esa imagen de vehículos pesados, que tengo por aquí, alguien podría decir que esos ciento y pico o doscientos que se están yendo a la 134 de vehículos pesados es una parte relativamente

pequeña de todo el flujo de vehículos pesados que existen en ese eje. Es una parte relativamente pequeña. Alguien podría decir, solo cogiendo los números, insisto. Cuánto vehículo pesado va y qué representan doscientos camiones en relación con todos los camiones que se mueven en ese eje. Pero es verdad que está habiendo ahí ese efecto. Esos doscientos, ciento y pico doscientos se están yendo hacia ahí. No quiere decir que sea la mayoría de los camiones, porque la mayoría están yendo por donde tienen que ir, pero es verdad que hay una cola, ahí hay un número que nos preocupa. Lógicamente, estos números nos preocupan.

¿Qué medidas? Yo hoy creo que lo que tengo que hacer es, esta vez sí, trasladar al ministerio estos datos y trasladar la preocupación del Gobierno de Navarra, y plantearle también que tome alguna iniciativa. Es decir, que nos plantee su iniciativa. Y en el nivel político, desde luego con la legitimidad también del Gobierno de Navarra, decirle: «Oye, me estás generando una derivada en este eje, dime qué me vas a dar, dime qué me puedes aportar. Dímelo, dímelo». Porque, insisto, de momento soy yo, el Gobierno de Navarra, que estoy dando los pasos. En esta situación estamos.

El arreglo de la Nacional-121C, coincido con el señor Gimeno, a mí me hubiera gustado hacerlo una vez se hubiera abierto ya el enlace de la AP-15 con la A-68. Ese era el criterio técnico, pero han sido los propios técnicos los que han dicho vamos a hacerlo antes, porque la carretera se ha deteriorado demasiado. Ha sido un criterio totalmente técnico. Aquí no había una licitación, señor Gimeno. El contrato de conservación integral, es decir, teníamos el marco contractual, teníamos el dinero, no era, por lo tanto, un problema de licitar antes o de licitar después. Es decir, estaba valorado desde febrero, se conocía, y la decisión técnica en su momento fue, como vamos a abrir el enlace, esperamos a tener el enlace. Esa era. Pero el deterioro de la carretera ha sido tan fuerte, con la coincidencia de lluvias, mal tiempo, etcétera, el deterioro ha sido tan grave que el propio equipo técnico ha dicho no podemos esperar un mes y pico. No podemos esperar un mes, mes y pico. Vamos a abrirlo ya. Vamos a solucionarlo ya. Entonces han sido criterios técnicos que, en fin, estas cuestiones yo creo que también tenemos que respetar.

En cuanto al marco de conversaciones con las entidades locales, por supuesto, fundamental, yo ya lo he dicho, es decir, desde el momento en que somos conscientes de que esas previsiones, estimaciones que habíamos hecho no se están comportando como nosotros pensábamos, inmediatamente nos ponemos en contacto tanto con el alcalde de Tudela como con la Mancomunidad, con el presidente de la Mancomunidad de entonces de La Ribera. Hablamos también con algún otro ayuntamiento, que, lógicamente, está preocupado por lo que sucede, y vamos teniendo conversaciones. Hubo momentos, incluso, yo tengo que decir también de cierta inquietud en los alcaldes, digamos, de la parte de Tudela hacia Aragón, Ribaforada y demás, sobre qué podía pasar ahí y lo que no podía pasar ahí, y nosotros ahí, en todo momento, quisimos trasladar el mensaje de que en ningún momento nosotros íbamos a buscar una solución que supusiera trasladar todo el tráfico de pesados de la A-68 a la AP-68. No queríamos generar ese desplazamiento, ese impacto en la actividad económica porque para eso teníamos la autovía.

Yo creo que en Aragón también las cosas son distintas en la medida que el desdoblamiento está ya más avanzado, está avanzándose. Creo que falta el tramo entre Gallur-Mallén, todo

eso tiene un ritmo distinto al de La Rioja. Es decir, el de La Rioja sí que lleva un atraso mayor, es donde la siniestralidad también es mayor. Y lo ha dicho el señor García inicialmente, pero, insisto, el compromiso lo veremos, el compromiso del Gobierno de Madrid, del Ministerio de Fomento es que dentro de todo el desdoblamiento de la 232, lo ha dicho él, el tramo preferente es Calahorra hacia la Muga con Navarra. Lo han escuchado ustedes. No es que lo diga yo, lo ha dicho el propio representante, trasladando, además, un mensaje del Gobierno. Desde el Gobierno de Navarra eso lo vamos a recordar. Igual que recordamos también como en su momento, y aunque no tiene que ver con este eje, pero para el Gobierno de Navarra es importante en el eje, por ejemplo, hacia Jaca, de la autovía hacia Jaca, también el ministro trasladó que el siguiente tramo que se iba a poner en marcha era el Tiermas-Sigüés, ustedes recordarán que es un tramo importante.

Sin embargo, paradójicamente, en los presupuestos del año que viene no vemos mucho rastro de esa actuación, insisto, que para Navarra también tiene su interés. Con lo cual, yo, desde luego, a todos aquellos que puedan hacer gestiones en materia presupuestaria, como decía el señor Ramírez, yo también, desde luego, estaría encantado de ver resultados en la dotación presupuestaria de ese contrato. Apúnteselo, señor Catalán. Sí, hombre, sí, apúnteselo. Apúnteselo que será bueno para toda Navarra. Será bueno para toda Navarra porque, insisto, la obra se licitó en el 2017, no se ha adjudicado formalmente aunque hay un adjudicatario provisional. Y hay una dotación de un millón de euros para el año que viene, lo cual es una pena, lo cual es una pena, lo cual es una pena.

En resumen, yo coincido con el señor Gimeno, en cualquier caso, que este es un asunto serio. Nosotros, desde luego, desde el Gobierno de Navarra lo estamos tratando con total seriedad, con total la seriedad y, por eso, como siempre, estamos poniendo por encima la seguridad. Y, por eso, nosotros hemos decidido seguir adelante con la modificación del convenio de Audenasa, hacer la actuación, abrir ese enlace cuanto antes, que creo que en términos de seguridad, y coincido también y me agrada escuchar que su valoración es que esa es la solución y que hay que abrirlo ya. Desde luego, la decisión del Gobierno ha sido abrirlo ya. Nosotros hacer los deberes, los nuestros, ya, con independencia de que estemos gestionando lógicamente con el ministerio la modificación también de su convenio en aquello que, a nosotros, a Navarra, le afecta.

Como bien decía el señor Castiella, este seguramente es un tema del que querrán que venga más por aquí para valorar las distintas incidencias, y así lo haré, tanto de las actuaciones como de las conversaciones que podamos tener con el ministerio en las distintas infraestructuras concernidas. Por mi parte, nada más y hasta otra ocasión.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Muchas gracias, señor Consejero. Concluida su intervención, le agradecemos su presencia en esta comisión, también la de su acompañante, el señor Ayerdi. Y no habiendo más temas que tratar, se levanta la sesión.

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