DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

IX Legislatura | Pamplona, 19 de junio de 2018 | NÚM. 70

TRANSCRIPCIÓN LITERAL

COMISIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JOKIN CASTIELLA IMAZ

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 19 DE JUNIO DE 2018

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para explicar las medidas que está tomando para reducir la siniestralidad vial en las carreteras de Navarra.

— Pregunta sobre los resultados de las mediciones de tráfico en la N-134 y medidas previstas, presentada por el Ilmo. Sr. D. Carlos Couso Chamarro.

— Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a realizar un Plan de actuación para la promoción de un Modelo inclusivo-participativo navarro de empresa, presentada por los GP Unión del Pueblo Navarro, GP Geroa Bai, GP EH Bildu Nafarroa, GP Podemos-Ahal Dugu, GP Partido Socialista de Navarra, APF del Partido Popular de Navarra y APF de Izquierda-Ezkerra.

(Comienza la sesión a las 16 horas y 23 minutos).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para explicar las medidas que está tomando para reducir la siniestralidad vial en las carreteras de Navarra.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Arratsalde on, buenas tardes, señorías. Comenzamos otra vez la sesión de esta Comisión de Desarrollo Económico. Tenemos tres puntos en el orden del día. Los dos primeros corresponden al señor Consejero de Desarrollo Económico, el señor Ayerdi. Para ello comparece hoy aquí. Aprovecho para darle la bienvenida junto con su jefe de gabinete, el señor Ayerdi Echeverri. El primero de los puntos, que paso a leerles, es la comparecencia para que el Consejero de Desarrollo Económico explique las medidas que se están tomando para reducir la siniestralidad vial en las carreteras de Navarra. Esta solicitud de comparecencia ha sido cursada por el Partido Socialista de Navarra, en nombre del señor Garmendia. Y, por tanto, para el primer turno de intervención, tiene el turno de palabra el señor Garmendia. Cuando quiera.

SR. GARMENDIA PÉREZ: Sí, muchas gracias Presidente. Muchas gracias, Vicepresidente y acompañante por estar hoy aquí. Nosotros queríamos informarnos de la situación y de la opinión del Gobierno sobre la siniestralidad de las carreteras navarras. Es un tema que ya le advierto, señor Vicepresidente, que lo queremos tratar con la máxima sensibilidad. Desde luego, con la máxima sensibilidad y con el ánimo de buscar puntos en común y de trabajo. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Garmendia. Y, por lo tanto, tiene la palabra ahora el señor Consejero. Ayerdi jauna, nahi duzunean.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Arratsalde on. Buenas tardes a todos. Y efectivamente, quiero agradecer al señor Garmendia sus palabras, porque coincido con usted en que es una cuestión que hay que tratar con absoluta sensibilidad. En primer lugar, sí quiero decirle, y por aclarar un poquito las referencias que hace en su exposición de motivos a distintas cifras. En concreto, cuando habla usted de los años anteriores habla usted de 25 personas fallecidas, en los años 2015-2016, 28 en el año 2017. Quiero decirle que esos datos no son los datos solo de la red de carreteras de Navarra que gestiona el Gobierno de Navarra, sino que también incluyen yo diría que sobre todo los tramos urbanos, las vías urbanas que están fuera de las competencias del Gobierno y algún otro tramo que está fuera de nuestra competencia. Creo que esto es especialmente interesante, porque ahora verán en concreto que les he preparado un extracto de la memoria que elaboró el departamento correspondiente al año 2017 y verán ustedes, verá usted ahí, cuáles son los datos y la evolución de las cifras en lo que corresponde al año 2017, e incluso años anteriores. Va a tener usted oportunidad ahora mismo de observarlo. Porque me parece importante, porque la diferencia no es pequeña. Desafortunadamente hemos estado viendo como en el año 2017 y años anteriores la verdad es que el número de personas fallecidas fuera de lo que es la red de carreteras del Gobierno de Navarra pues desafortunadamente no ha sido pequeño. Es más, nosotros en concreto el dato que tenemos controlado del año pasado, el total serían 26, pero de las cuales personas fallecidas en la red de carreteras del Gobierno de Navarra serían 15. Serían 15, que es el mejor dato histórico, si se puede hablar de mejor dato

con este dato, si puede hablar de mejor dato, insisto. Sería el dato más bajo de toda la serie, con 15 personas fallecidas en lo que es la red de carreteras del Gobierno de Navarra.

Si les parece, yo lo que les invitaría es a hacer un repaso rápido de los datos. Cojan primero el taco que empieza por esta imagen, por este gráfico. Y luego ya les iré un poco comentando. El primer taco corresponde a los datos de 2017 y el siguiente corresponde ya a los datos de 2018, de estos primeros meses.

Entonces, en lo que se refiere al año 2017, como ustedes verán, ahí tienen la evolución desde el año 2008 hasta el año 2017. Ven en la primera gráfica en azul la intensidad media diaria de tráfico, cómo ha ido subiendo. Es verdad que desde el año 2008 hasta el año 2014 o 2015, el período de la crisis, bajó y prácticamente se recuperó. Ha sido en el año 2017 cuando la intensidad media de tráfico ha subido a esos 2.961 vehículos al día. Y si ven ustedes el número de accidentes con víctimas, con víctimas, insisto no con víctimas mortales, víctimas, ven ustedes también como de una punta muy alta en el año 2009 esto fue bajando hasta el año 2015 y en el año 2016 y 2017 el número de accidentes con víctimas, insisto, siempre hablamos de nuestra red, yo ya no hablo de lo que no es competencia del Gobierno de Navarra. Hablando de lo que es nuestra competencia, el número de accidentes con víctimas ha tenido este color rojo ven ustedes en la tabla de arriba, alcanzando el mínimo histórico en el año 2015 y subiendo en 2016 y 2017. Por el contrario, si vemos los datos ya no de número de accidentes con víctimas, sino de víctimas mortales, la tabla de abajo, ahí sí que verán que la tendencia es a la baja hasta el año 2017, alcanzándose como les decía en 2017 la cifra más baja de toda la serie histórica. 15 personas fallecidas en la red de carreteras gestionada por el Gobierno de Navarra.

En la siguiente les he puesto el parque de vehículos en Navarra, simplemente para que tengan un orden de magnitud de cómo ha evolucionado. Se observa también el impacto de la crisis en la medida en que en los años 2013 y 2014 hubo una disminución en la dimensión del parque de vehículos de Navarra, parque que se ha ido recuperando en los años 2016 y 2017, fundamentalmente. Ya ven ustedes cómo la evolución es hasta esos 455.467 vehículos del año pasado. Si se mira en el conjunto del Estado, el parque de vehículos de Navarra representa, esto son datos a 1 de enero de 2016, en aquella época era el 1,4 por ciento del parque total del Estado, bastante en coherencia con el peso de la población de Navarra en el conjunto del Estado.

Si pasan ustedes a la siguiente diapositiva, a la siguiente imagen, en la que se pueden observar los dos índices que sirven para medir la accidentabilidad de nuestras carreteras, el índice de peligrosidad y el índice de mortalidad, verán que, efectivamente, en coherencia con el número de accidentes del que hablamos antes... ¿Me siguen? ¿Siguen bien la explicación? Les decía que el índice de peligrosidad se ve como el punto más bajo coincidió en el año 2015 y estos dos últimos años hemos tenido un repunte, a 6,3 y 6,7 del índice respectivamente. Insisto, en coherencia con el número de accidentes. Y el índice de mortalidad por contra, también en coherencia con el número de víctimas, está ahora en la cifra más baja de toda la serie histórica.

Si eso mismo lo vemos por tipo de carreteras, por tipo de vías. En la siguiente imagen ven ustedes el índice de peligrosidad, cómo ha ido evolucionando en función del tipo de vías. Cómo hay algunas, en concreto las autopistas, las autovías, que tienen lógicamente el índice

de peligrosidad más bajo y cómo sin embargo en las otras los índices son un poco superiores. Y ahí tienen también ustedes su evolución, con distintas evoluciones en el tiempo. Y si vamos al índice de mortalidad que es en la página siguiente, pues también lo ven ustedes. Lo tienen ustedes ahí desdoblado por tipo de carreteras. Y en la siguiente, además del índice de peligrosidad, también les he querido desdoblar el número de accidentes con víctimas por tipo de carretera, por tipo de vía y su evolución a lo largo de estos años.

Con lo cual, en resumen, yo diría que en lo que es la red competencia del Gobierno de Navarra hablando de cifras, de personas fallecidas, el año 2017 es el mejor de la serie. Si hablamos de número de accidentes con víctimas sin embargo no, el año 2015 es el mejor de la serie. Y en 2016 y 2017 estamos subiendo. Siendo cierto que en el último año se está observando una subida importante en la intensidad media de tráfico. Hay más vehículos por nuestras carreteras. Sobre todo, fundamentalmente también fruto de la actividad económica. Tendencia que, de hecho, déjenme anticiparles, en 2018 se mantiene.

Algún dato más que no les he puesto, por no aburrirles con tablas. Quiero decirles que la distribución por meses de los accidentes con víctimas durante el 2017 fue bastante regular a lo largo de todo el año, con una media de 23 accidentes con víctimas, siendo febrero el mes en el que menos accidentes hubo y junio el mes en el que más accidentes hubo, esto el año pasado. Un año. Pero tampoco tiene un sostén estadístico suficiente. Y el año pasado, coincidió que el mes más problemático, con cuatro víctimas mortales, fue noviembre. Fue noviembre. La primera parte del año fue en ese sentido más positiva, en el sentido de que ustedes luego lo verán, los primeros cinco meses de 2017 tuvimos una siniestralidad muy baja muy baja. Sin embargo, fue en la parte final del año cuando subió. También, en cuanto a la distribución semanal de los accidentes, se observa que el día más problemático es el sábado, en lo que es número de accidentes, y sin embargo en lo que es víctimas mortales es el lunes. La verdad es que, al final, respecto a víctimas mortales, dos o tres accidentes lo cambian todo y tampoco es fácil tener un sostén estadístico suficiente.

A partir de ahí, en lo que se refiere al año 2018, pues son los otros datos que les he preparado, de lo que llevamos de año. Ustedes verán. Ahí tienen los accidentes en los que ha habido víctimas. Ven ustedes cómo ha habido estos nueve accidentes que ustedes tienen ahí. Son datos hasta el 13 de junio, con 12 personas fallecidas en la red dependiente del Gobierno de Navarra. Y ahí tienen un poco los datos. Tienen dato a dato el accidente. En qué PK ha sido, cuál ha sido la vía, cuál ha sido además el tipo de accidente y el número de personas fallecidas. Estos son, insisto, los accidentes con víctimas mortales. Si ustedes me preguntan el número de accidentes con víctimas, decirles que, hasta el 3 de mayo, y en este caso les doy el 3 de mayo porque es la base de datos de Policía Foral que es la que utilizamos para generar las estadísticas, que se alimentan una vez que tenemos las fichas un poquito con el análisis, quiero decirles que, hasta el 3 de mayo, el número de accidentes con víctimas ha sido de 72. Y decirles también que, si proyectáramos esos 72 accidentes aritméticamente, aritméticamente hasta final de año, nos iríamos a 215 este año, que estaríamos bastante por debajo de los 276 con víctimas del año pasado. Es decir, que ahora mismo, paradójicamente, la situación que estamos viviendo en el año 2018, en estos primeros meses, es un repunte muy claro de víctimas mortales. Está claro que están falleciendo más víctimas mortales que el año pasado en los primeros cinco meses del año. Y, sin embargo, en el número de accidentes con víctimas

estamos numéricamente mejor que el año pasado. Con lo cual, ustedes ven que no es coherente el movimiento del número de accidentes con víctimas con el número de personas fallecidas. Incluso les puedo decir también que, en número de accidentes, incluso de accidentes con y sin víctimas, a 3 de mayo, en principio estamos con menos accidentes que el año pasado. En este caso el número de accidentes totales, incluyendo con y sin víctimas.

Con lo cual, ya ven ustedes que la fotografía es un poco asimétrica, se podría decir, en ese sentido. En lo que se refiere también a los accidentes, yo sí me atrevería a señalar, sin perjuicio de que algunos de los de 2018 todavía están siendo objeto de análisis para determinar la causa básica o la causa raíz de por qué pasa el accidente, que en una primera mirada ustedes podrán observar también que las colisiones frontales y fronto-laterales tienen mucho peso en los accidentes que hemos tenido este año. También lo tuvieron en 2017. También lo tienen en 2018. Colisiones frontales que ha habido seis accidentes con cuatro fallecidos, no, al revés, cuatro accidentes con seis fallecidos. Y colisiones fronto-laterales, con dos fallecidos. Les he puesto un poco un par de datos adicionales, la gráfica de accidentes con la evolución por meses también de los años anteriores. Y después lo mismo con el código de barras, para que ustedes tengan también la información.

A partir de aquí, lo que yo sí les puedo decir es que, inicialmente, cuando observamos los análisis tratando de profundizar más en qué ha pasado este año, en los accidentes de este año, quiero decirles que en principio del análisis de sus circunstancias, del análisis de la localización de los mismos, de dónde se han producido, es decir, sobre todo para saber si se han producido en tramos identificados previamente como potencialmente peligrosos o de concentración de accidentes, o no. Primera cuestión que es importante analizar. Segundo, del análisis de si en los sitios en los que se han producido esos accidentes había circunstancias especiales de la vía que pudieran haber justificado el accidente, o no. Segunda cuestión, también especialmente importante. Y hasta de los aspectos climatológicos, que es verdad que en esta primera parte del año han sido intensos. Teniendo un poco todos esos elementos en cuenta y mirando detrás de ese análisis, la verdad es que no se observa especialmente este año, no se observa este año especialmente en los accidentes. Es verdad que tienen un repunte, no en número de accidentes con víctimas, pero sí de personas fallecidas. Pero no se observa que hayan sido elementos imputables ni a una especial concentración de accidentes en lugares de especial siniestralidad, ni debidos al estado de la vía, no se observa que estas hayan sido las causas que están detrás de los accidentes, insisto. Este es el análisis que, en este momento, tanto con los datos de Desarrollo Económico como de Interior, de Policía Foral, se está haciendo.

También quería decirles que, si comparamos los datos de personas fallecidas en la red de carreteras del Gobierno de Navarra, comparando a mayo, pues es verdad que las 11 personas fallecidas que llevamos hasta mayo, el duodécimo ya es de junio, de los 11 comparados con el año pasado que solo había -solo entre comillas siempre – 4 personas fallecidas, el incremento es muy fuerte. Pero si comparamos con 10 personas en 2016, 9 en 2015 o 10 en 2014, estamos más o menos en la misma banda de los años anteriores. Siempre a excepción de 2017, que ya les digo que, en concreto, además, en la primera parte del año fue un año desde ese punto de vista positivo. En cualquier caso, la fotografía es esta. Es una fotografía que estamos mirando con especial atención. Y trabajamos también de la mano de los análisis que Policía Foral hace de todos y cada uno de los accidentes, como no puede ser de otra manera. A partir de ahí,

¿qué es lo que estamos haciendo? Pues lo que estamos haciendo es mantener todo el nivel de medidas que ya venimos haciendo en esta legislatura. ¿Cuáles son? Pues desde luego los estudios anuales de seguridad vial, extendidos cada año a la totalidad de la red de carreteras de Navarra, 3.822 kilómetros. Todos los años se identifican los tramos de concentración de accidentes, los TCA, y todos los años se identifican también los tramos de alta potencialidad de mejora. Todos los años se revisan. Este año se han identificado cuatro. Y, bueno, en estos tramos además se van hacer algunos estudios concretos. En concreto, en los de alta potencialidad de mejora. Ya con la empresa con la que tenemos la asistencia se van a hacer estos cuatro estudios, en estos cuatro puntos. Los tengo por aquí, por si luego les interesa, luego se los aclaro.

En esos estudios se identifican propuestas de actuación de coste moderado y otras que son de gran coste. Las de coste moderado, evidentemente, se introducen todos los años a través de lo que son los contratos anuales ordinarios de conservación, que es lo que hacemos. Todos los años ustedes saben que tenemos en vigor los contratos de conservación integral, los contratos de señalización horizontal, los contratos de señalización vertical, los de sistemas de contención, las barreras, también. Evidentemente estos estudios que se hacen alimentan las actuaciones que se hacen a partir de estos contratos.

Quiero decirles también que, en la medida de nuestras posibilidades, y estamos en ello, trataremos también este año de hacer algunas actuaciones de reposición, de regeneración de firmes. Vamos a ver si somos capaces. Saben ustedes que en los presupuestos no tenemos partida, pero estamos tratando de habilitar alguna vía para poder hacer, además de lo que son los contratos de conservación, insisto, integral, de señalización horizontal, vertical y barreras, queremos hacer también alguna actuación de mejora del firme. Además de las actuaciones también de mejora de infraestructuras que estamos haciendo, como ustedes conocen.

Quiero decirles también que tenemos previsto hacer actuaciones de inspección de seguridad vial mediante inspectores externos en algunos tramos. Que tenemos también, este año no, hicimos en el año 2017, lo hacemos con periodicidad bianual, los estudios especiales de seguridad vial por accidentes de atropellos de animales sueltos a lo largo de la red. Se hizo en 2017, se hacen cada dos años. Por supuesto hacemos informes internos de todos los accidentes en los que hay víctimas mortales, eso desde luego. Se van a hacer también a lo largo de quinientos kilómetros de la red ensayos de coeficiente de rozamiento transversal del pavimento, el CRT, para determinar también cómo está la calidad del firme de nuestras carreteras en aquellos lugares en los que, fruto de una inspección visual, se observa que la situación no es la mejor. Pero además de la inspección visual, procedemos también a realizar ensayos de coeficiente de rozamiento transversal. En definitiva, optimizar todos los recursos presupuestarios que tenemos, desde luego con la orientación de la seguridad.

Déjenme decirles también que, en relación con la licitación para la contratación de una asistencia técnica que pudiera estudiar la situación y evaluar diferentes vías de generar ingresos para la corrección de lo que yo creo que todos compartimos, de la necesidad de más fondos para carreteras, déjenme decirles que hemos culminado el proceso de licitación, ya tenemos una entidad adjudicataria, la adjudicación ya es firme. Y la primera reunión de trabajo con la empresa adjudicataria, que en concreto es Deloitte, se va a producir el 27 de junio. El 27

de junio también empezamos a trabajar en el estudio que, como ustedes saben, tenía una partida presupuestaria importante para este año.

En resumen, y con esto termino y quedo a su disposición, la seguridad es la prioridad número uno, desde luego, de la Dirección General de Obras Públicas, y mía como Consejero de Desarrollo Económico. No solo en el Servicio de Conservación, sino también en las actuaciones que se hacen en el Servicio de Proyectos y Estudios y en la medida en que podemos hacer obras de construcción, también, en lo que estamos haciendo, en los proyectos que estamos haciendo de reparación de grandes viaductos y de grandes estructuras. Ustedes conocen las partidas presupuestarias, las saben bien. Y además de las partidas presupuestarias, ya les he indicado los estudios que estamos haciendo. Además del informe anual, por supuesto, de siniestralidad, de seguridad de nuestras carreteras. Trabajamos en colaboración estrecha con Policía Foral, análisis individualizado de cada accidente, análisis de las zonas de concentración de accidentes y de las zonas de alta potencialidad de mejora. Y a partir de ahí, extremar, con los medios que tenemos, todas nuestras posibilidades. Y siendo conscientes de que los números, al final, en lo que llevamos de año, desde luego no nos satisfacen nunca, pero este año pueden tener una lectura menos negativa en lo que se refiere al número total de accidentes con víctimas, pero en lo que se refiere a personas fallecidas, pues es un número que no nos gusta en absoluto. Por mi parte nada más. Espero a su intervención.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, Ayerdi jauna. Por tanto, comenzando con el portavoz del Partido Socialista de Navarra, señor Garmendia, tiene la palabra.

SR. GARMENDIA PÉREZ: Sí, muchas gracias, señor Presidente. Y muchas gracias, señor Vicepresidente por las explicaciones. En primer lugar, le tengo que decir que lo de la aritmética no nos ha gustado mucho. El trasladar a la aritmética los datos que se están dando de los primeros meses de 2018 no nos gusta. No nos gusta porque, insisto en que queremos tratar el tema con la mayor sensibilidad, y la aritmética, en el caso de los fallecidos, esperemos que no se cumpla, como esperamos, desde luego, que no se va a cumplir. Para nosotros la seguridad también es lo prioritario, por eso hemos venido hoy aquí. Nosotros, los datos en los que nos hemos basado en esta comparecencia son varias fuentes, todas ellas del Gobierno de Navarra. Es verdad que ha venido usted aquí, que es verdad, que hay terreno urbano, que hay terreno que es competencia del Gobierno de Navarra y terreno que no. Pero sí hay un informe que ustedes emitieron el 4 de junio de 2018, que lo firma el jefe de la Sección de Tráfico y de Seguridad Vial, que es del Gobierno de Navarra, y en el que hace una comparativa de lo que llevamos de 2018 con 2017. Usted este informe lo tiene, seguro. Si no se lo paso yo, pero está colgado en web. Entonces, sí que habla, extrapola, efectivamente, lo que está pasando en 2018 versus 2017. Y aquí sí que compara lo que está pasando en el ámbito urbano con lo que está pasando en las carreteras. Y, para resumir, carretera sería lo que es competencia del Gobierno de Navarra y urbano, lo que no. Y es muy muy significativo cómo en el ámbito urbano se está trabajando, por lo visto, no creo que sea fruto de la casualidad, se está bajando el número de accidentes en un porcentaje altísimo. Los accidentes, todas las variables, los accidentes. Está bajando el número de fallecidos, a la mitad. Sin embargo, en la parte de carreteras se está multiplicando por tres. En cuanto a accidentes está estabilizado, igual pasa con los heridos graves. Este informe es suyo, es del Gobierno de Navarra. Y a nosotros esto es lo que nos levantó sospechas en un informe anterior. Porque estos datos son actualizados a 4

de junio, y nosotros nos basamos en el informe anterior que mensualmente ustedes lo van colgando en la página web. Y eso es lo que realmente nos preocupa. Nosotros queremos llegar a entender qué medidas podemos poner, para apoyarlas, desde luego, para mejorar estos datos.

Yo le iba a preguntar precisamente por la licitación de la asistencia técnica, ya que usted ha dicho que ya estaba adjudicada y que la va a hacer Deloitte. Nosotros nos alegramos de que el 27 de junio vayan a tener su primera reunión. Nos gustaría saber cuánto tiempo va a tardar esta empresa es realizar el informe. Sería interesante para empezar a trabajar. Nosotros estamos absolutamente concienciados de que el parque móvil está creciendo en Navarra, como usted bien lo ha dicho. Pero también están mejorando en las prestaciones y mejorando en la seguridad. Pero eso no se está viendo reflejado en la mejora de las carreteras. Por eso nosotros queremos incidir en esa mejora de las carreteras. Y es verdad que podemos esperar a esa asistencia técnica de Deloitte. Vamos a ver qué dice, vamos a ver cómo lo podemos trabajar y cómo podemos sacar de alguna forma esa financiación. Vemos de buen grado que se esté trabajando en el asfaltado, en inspecciones externas, en todas estas cosas que usted ha dicho, pero que en cualquier caso vemos insuficiente. Nosotros aquí le planteamos en bastantes ocasiones el que se invierta mucho más en la mejora de las carreteras, que se invierta mucho más en el mantenimiento de las carreteras. Y es que año tras año esa partida está absolutamente estancada. Nosotros entendemos que tiene mucho que ver este índice de siniestralidad con la mejora de las carreteras. Y por ahí es por donde tenemos que trabajar, tenemos que trabajar en línea a lo que está mejorando el parque automovilístico.

Y esto es lo que teníamos que decirle, con una añadidura muy importante. Y es que, si nosotros quisiéramos, podríamos empezar ya a trabajar junto con el Ministerio de Fomento la gratuidad de las autopistas que pasan por Navarra. Nosotros queremos hacer una clara diferencia de lo que está pasando en el Gobierno de España, de lo que está pasando con otros gobiernos. En el Gobierno de España se demuestra con hechos, con la llegada del Partido Socialista, la voluntad de trabajar por la gratuidad de las autopistas en España. Y en el Gobierno de Navarra se ha votado, porque se ha votado en este Parlamento, la negativa a hacer gratuita, por ejemplo, la AP-15. Por lo tanto, nosotros le tendemos una mano desde el Partido Socialista para que trabajemos, y que cuanto antes tengamos más autopistas en Navarra, desde luego, más autopistas por supuesto gratuitas y, como ha hecho el Gobierno de España, insisto, con hechos, trabajar para que cuanto antes las autopistas en Navarra sean gratuitas. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Garmendia. Continuamos con Unión del Pueblo Navarro. Señor García Adanero, tiene la palabra.

SR. GARCÍA ADANERO: Sí, muchas gracias, señor Presidente. Quiero agradecer la presencia del señor Vicepresidente del Gobierno y del jefe del Departamento de Desarrollo Económico. Y vamos a enlazar con lo último que decía el señor Garmendia. Entonces ya no nos cabe la menor duda de que los 15 millones de euros que hay actualmente en los presupuestos generales para Navarra en el año 2018 para la posible gratuidad de la AP-15 se llevará a cabo, sin lugar a dudas, con esa voluntad clara del Partido Socialista. Y en ese sentido también, espero que los 10 millones de euros que existen para hacer obras en la N-121A también se

lleven a cabo de una forma rápida e inmediata en cuanto se aprueben definitivamente los presupuestos generales del Estado del año 2018. No nos cabe la menor duda de que hay esa voluntad y, por lo tanto, esperemos que llegue.

Y yendo al punto concreto, nosotros desde luego nunca le echaríamos al Gobierno la culpa de los muertos que pueda haber, de las personas fallecidas en accidentes de tráfico. Es evidente que las estadísticas, y este año lo tenemos, en 2018, solo con el accidente de máxima gravedad, todos en los que ha habido al final fallecidos son de máxima gravedad, pero evidentemente hubo uno que, por el número de fallecidos, pues lógicamente cualquier estadística la deshace. Por lo tanto, en ese sentido yo creo que lo que hay que ver es si las vías están en buen estado, como decía el Vicepresidente, si la señalización es la correcta y luego, en aquellos puntos de concentración de accidentes, si existen y si se está actuando o si está previsto actuar. Antes estaban recogidos y supongo que ahora también lo estarán, pero yo no sé en estos momentos cuántos puntos negros o de concentración de accidentes existen en la Comunidad Foral y la posibilidad de actuación o la previsión de actuación sobre de los mismos. Eso es importante siempre, por la peligrosidad que puedan tener. Nosotros creemos que el crecimiento económico que está llegando a todos los ámbitos o a gran parte del presupuesto, evidentemente no ha llegado a las carreteras. Y creemos que también tiene que llegar. El crecimiento económico está produciendo una mayor recaudación y también tendría que tener su compensación, desde luego, en las vías de comunicación. Y en este caso, en las diferentes inversiones, ya no en inversiones nuevas, sino en el mantenimiento de las actuales carreteras que tenemos en nuestra Comunidad. Así, por lo tanto, nosotros ya en los presupuestos presentamos iniciativas presupuestarias para aumentar el dinero destinado a las vías de comunicación. Fue rechazado totalmente. Ahora se nos ha dicho que se están buscando fórmulas para que de alguna forma pueda haber una financiación. Ya veremos qué fórmulas son esas, pero en todo caso creemos que aparte de vigilar el buen estado de las carreteras, la señalización de las mismas, lógicamente hay que invertir más en mantenimiento, en mejora de firmes en el conjunto de la Comunidad Foral de Navarra. Y en ese sentido, pues me limitaría ahora si me puede contestar con el dato, si no ya lo pediremos, del número de puntos de concentración de accidentes y las actuaciones previstas en esos puntos. Nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor García Adanero. Continuamos con el Grupo Parlamentario Geroa Bai. Tiene la palabra el señor Eraso. Nahi duzunean.

SR. ERASO SALAZAR: Gracias, Presidente. Buenas tardes, señores Ayerdi. Muchas gracias, señor Vicepresidente, por la información. Bueno, yo no sabía que se iba a tratar de la gratuidad de la autopista, pero parece que siempre es buen momento para hablar de la gratuidad de la AP-15. Ha dicho usted en el relato de todos los siniestros, ha calificado la foto de foto asimétrica. Es una foto evidentemente desagradable. Es muy desagradable ver que en el mes de junio llevamos 12 fallecidos en la red de carreteras de Navarra. Es un dato muy negativo y preocupante, evidentemente, para nosotros, y supongo que para usted como responsable pues más. Sí que ha dicho, y es importante decirlo, dónde se han producido los accidentes. No se han producido en los puntos conflictivos o calificados como puntos negros, no se han producido por las circunstancias especiales de la vía. Bueno, eso es importante, porque si

hubiese sido en sentido contrario, ahora estaríamos hablando en esta Comisión seguramente en otro tono diferente. Y es importante ver también cómo han sido los accidentes. Muchos por colisión frontal, como usted ha dicho, por colisión de vehículos fronto-lateral. Yo no sé si Policía Foral podría decir si estos accidentes se han producido por exceso de velocidad, en una carretera en una vía recta, en una vía con curvas, explicarlo un poco. Pero parece que no se han producido ni los puntos negros, ni por una mala carretera, no por las malas condiciones de la carretera. Ha explicado usted los estudios que se hacen anuales. Pues muy interesantes, muy correctos, pero lo más importante de todo son las propuestas de las áreas de mejora, las propuestas de conservación, de señalización de las carreteras. Y bueno, desearle suerte para que, ya que no hay partida presupuestaria, se consiga rascar algún dinero para empezar a hacer conservación y adecuación de firmes, que sí que es verdad que es una cosa que no se ha podido hacer en estos últimos años y sí que es un tema preocupante.

Dice el señor Garmendia, el descenso de los accidentes urbanos. Es verdad. Yo no sé cuál será la causa, igual es la limitación de velocidad a 30 kilómetros por hora en las ciudades, o más presencia de policía municipal, más radares… No lo sé, pero sí es verdad que los accidentes urbanos han disminuido.

Y habla usted de la gratuidad de la autopista, que ahora el Gobierno del PSOE las va poner gratis. Y aquí nosotros hemos votado en contra de la gratuidad. Si tuviéramos las arcas llenas, la autopista podría ser gratis y se podría mantener una vía en perfecto estado. Pero ayer habló un economista en la cadena SER y le preguntaron por este tema, cuál era su opinión. Y él, sin entrar a valorar lo que decía, sólo comentaba qué necesitarían para conservación de las autopistas que anunció el Presidente del Gobierno que se iban a liberalizar, que necesitaría del orden de 450 o 425 millones de euros para su conservación. Entonces, bueno, las va a liberalizar, a ver de dónde saca el dinero para eso. Porque es un problema que no es un problema exclusivamente de la AP-15 de Navarra, que se da, yo creo, en que casi todas las comunidades. Por mi parte, nada más que agradecer la información, espero que en la próxima visita en la que venga aquí para hablar de la siniestralidad en las vías navarras estos 12 fallecidos no hayan aumentado. Ojalá termináramos el año así. Y quiero desearle suerte en la búsqueda de dinero para la adecuación de firmes. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Gracias a usted, señor Eraso. Continuamos con el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu. Señor Ramírez, tiene la palabra. Nahi duzunean.

SR. RAMÍREZ ERRO: Muchas gracias, señor Presidente. Arratsalde on gustioi. Quiero saludar el anuncio del Partido Socialista de que va a aportar la mitad del coste de la privatización de Audenasa que en su día privatizase el Estado al objeto de que sea gratuita el uso de la misma, y por lo tanto, en estos momentos, ahí está el compromiso público hecho por el señor Garmendia del Partido Socialista y queremos congratularnos al respecto. Porque efectivamente, los navarros y navarras hemos pagado ochocientas veces esa autopista y ya va siendo hora de que sea gratis. Hay que buscar las medidas. Y el Estado tiene que aportar aquello que se quedó. Al privatizarla, ese dinero. El Partido Socialista tiene una oportunidad, porque efectivamente veremos si esa credibilidad, que muchas veces se ha echado en falta en esta Comunidad, del Partido Socialista se va recuperando, por ejemplo, con este tema. Habrá otros. En cualquier caso, sí que es necesaria una reflexión sobre los firmes, sobre la

repercusión que tienen los mismos. También en materia económica, porque nosotros creemos que difícilmente, y al modo que lo hacía Hume, es muy complicado encontrar causas-efectos cerrados. Es decir, se juntan una multitud de factores que inciden. El de la conservación de carreteras, pues efectivamente es un factor esencial, que a nosotros nos preocupa. Y también nos preocupamos si la Autovía del Camino, que decía la Cámara de Comptos que hubiese costado hacerla por vía directa 334 millones de euros, sin embargo, por el peaje en la sombra nos va a costar 1.157. Lo decía la Cámara de Comptos. Fíjense si hay dinero para conservación de carreteras y cómo incide tener otro tipo de visión y cómo se financian las infraestructuras a la hora también de incidir en estos temas. No obstante, a nosotros lo que nos parece es que, al analizar estos datos, agradecemos la información, es necesario tener un plan con una visión más global. Es decir, en las cuestiones referidas a los accidentes influyen, por supuesto, los firmes, el estado de las carreteras, influyen los trazados, pero influye también la edad de los conductores, las destrezas, la experiencia, la situación y realidad del transporte público. Incide también la formación. Es decir, en otras comunidades vecinas, para todos los trabajadores y trabajadoras del sector público, hay formación para evitar lo que son los accidentes *in itinere*, es decir, se hacen estas cosas. Quizá habría también que analizar las situaciones laborales. La flexibilidad laboral, también es un elemento. Es decir, si uno tiene que entrar a una hora en concreto o tiene cierta flexibilidad. Hay un montón de factores, no se trata ahora de definirlos todos ellos, pero que a juicio de Euskal Herria Bildu deben tenerse en cuenta a la hora de hacer una planificación al objeto de garantizar esa seguridad y evitar aquello que nadie en esta Comisión queremos, y es que se produzcan accidentes y que estos accidentes, además, tengan consecuencias irresolubles para las personas. Por lo tanto, tienen también influencia los vehículos, el estado de los mismos. Por lo tanto, estamos hablando de algo que quizá supere, señor Consejero y Vicepresidente, su exclusivo marco de actuación, pero que tiene que encontrar en el Gobierno una visión holística, multiperspectivística, a la hora de poder hacer un plan en el que realmente, con garantías, vayamos analizando y viendo también la evolución.

Porque yo estoy de acuerdo con la preocupación mostrada por el señor Garmendia y también por lo señalado por Unión del Pueblo Navarro. En el sentido de que un hecho determinado modifica todas las estadísticas. Pero, efectivamente, a nosotros nos hubiese gustado saber la situación en que estaban antes aquellas zonas donde se producen accidentes. ¿Qué mejoras ha habido? ¿Eso ha repercutido directamente? ¿Hay una previsión de actuación para los próximos cinco años? ¿Cuándo se van a resolver? Es decir, que todo esté integrado en una programación, en una planificación y, por supuesto, con recursos económicos a través de los presupuestos generales de Navarra. Y para ello, estamos hablando de política fiscal, de cómo financiarlos, etcétera. Por lo tanto, señor Consejero, nosotros agradecemos la información que nos ha trasmitido. Y la valoración política de la misma es apostar porque en estos estudios se incorporen todos aquellos aspectos que realmente inciden en lo que es el resultado que estamos analizando, de tal forma que, con la conjugación adecuada de todos ellos será cuando podremos asegurar lo máximo posible, porque también los grados de incertidumbre ahí están, que todo lo que es el transporte y la accidentabilidad en la red de carreteras de Navarra se lleve al mínimo posible. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko zuri, Ramirez jauna. Continuamos como Grupo Parlamentario Podemos-Ahal Dugu. Tiene la palabra el señor Couso. Cuando quiera.

SR. COUSO CHAMARRO: Sí, buenas tardes otra vez. Pues realmente me toca reiterarme un poco en lo que ha dicho el anterior portavoz, en el sentido de que hay muchos otros factores que no se contemplan en este análisis. Él ha señalado dos que yo también comparto, como es el componente laboral de muchos de los accidentes. Muchos son *in itinere* y muchos son en el trabajo. Y también el estado del parque de vehículos. Es cierto que el volumen del parque ha aumentado mucho, pero hay que ver también cómo ha evolucionado la edad media del parque de vehículos. Porque normalmente esa edad media suele ser reflejo de los ciclos económicos también. Y eso luego tiene un reflejo en la siniestralidad y en las propias consecuencias de esa siniestralidad.

Quería decirle que, en el último año, en realidad durante toda la legislatura, pero en el último año más, han venido varios representantes de ayuntamientos y vecinos que denunciaban problemas concretos de seguridad vial en sus poblaciones. En concreto, la semana pasada tras haber recibido a unos de ellos como consecuencia de una moción que presentó el señor Zarraluqui, aprobamos una actuación concreta en un vial, que es la rotonda de Orkoien, en la que vamos a instar a las tres administraciones implicadas a que tomen una solución. Porque hay una situación de riesgo clarísima. Y como esa, otras muchas que podríamos explicar.

Queremos decir que también siempre hemos defendido la gratuidad de la AP-15. Que el estar más o menos seguro en carretera no debiera ser un derecho económico, es decir, de poder pagar a no poder pagar el tránsito por una carretera. Y, por tanto, todos desearíamos que esa autopista en concreto fuera gratuita, pero hasta ahora por lo menos el problema es que recuperarla costaba un dinero que no teníamos y en el que tampoco nos podíamos meter a deber porque no estamos en condiciones de ponernos más peajes en la sombra de los que ya tenemos. Entonces, las arcas no daban para eso. Como ahora, una vez que ha llegado al Gobierno Pedro Sánchez, parece que el Partido Socialista anuncia que cuando lleguemos a los peajes, ya no solo no vamos a pagar, sino que además igual hasta nos regalan una rosa, pues ya veremos. Nosotros estaremos muy contentos de que pase eso y ojalá que sea así. Y nada, ahí estaremos eliminando otro factor de riesgo importante. Por lo demás, recoger el estudio que nos ha presentado y decir, como hemos dicho al principio, que habría que tener estudios mucho más completos que estos son meros datos estadísticos que nos dan la foto de la situación, lo ha dicho usted al final. Y que habrá que revisar un poco mejor para que luego el señor Garmendia tampoco nos abronque porque se nos pasa alguna de sus enmiendas donde realmente hay actuaciones para corregir exactamente, como en la de Orkoien, algunas deficiencias en algunos de los viales. Pues estaremos más atentos, porque realmente, aunque las estadísticas nos dicen que no vamos mal, los datos siempre son malos. Y esto lo ha dicho usted al principio, aquí no hay datos buenos. Lo hemos dicho todos también en otras ocasiones. A estar en ello. Los 150 millones de déficit en conservación que hay supongo que también son un lastre y un reflejo de las carreteras que podemos tener en estos momentos. Y habrá que ver si priorizamos un poco también el gasto ahí para corregir los problemas que estamos teniendo. Porque una vida vale bastante más que cualquier esfuerzo económico que podamos hacer. Y tendríamos que pensárnoslo, porque quizá sea uno de los problemas más graves que tenemos en este momento en cuanto a cuestiones vitales. Y nada más, que recogemos, que estudiaremos los datos y haremos las propuestas y las compartiremos si el señor Garmendia las explica, porque la de la enmienda de Orkoien no llegó a defenderla

verbalmente, y por eso quizá se nos pasó un poco a todos. Y nada, aquí estaremos para colaborar con todos para mejorar esta situación. Nada más, gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Couso. Y concluiremos con el portavoz de Izquierda-Ezkerra. Señor Nuin, tiene la palabra.

SR. NUIN MORENO: Muchas gracias, señor Presidente. Bueno, nosotros queremos agradecer la información y los datos que nos traslada el Consejero. De estos datos, en todo caso tienen que ser los técnicos correspondientes y la Policía Foral también en sus investigaciones los que extraigan las conclusiones sobre dónde están los elementos sobre los que actuar, los prioritarios. Hay cuestiones que llaman la atención con la mera lectura de los accidentes mortales hasta junio, pero, bueno. Nosotros somos incapaces de decir si esto es estadísticamente relevante, o no. Insisto en que tienen que ser los técnicos, y en su caso la Policía Foral. Por ejemplo, 9 de los 12 fallecidos son en fin de semana, viernes, sábado o domingo. Seis son en La Ribera, en el distrito de Tudela. Azagra, Cintruénigo, Tudela y Corella. En fin, son cuestiones evidentemente que suponemos, será así sin duda, y que en todo caso serán estudiadas por los responsables correspondientes, para a partir de ahí actuar.

El tema del mantenimiento de carreteras, de firmes, es evidente que ahí hay una prioridad y un déficit sobre cual actuar. Hasta ahora por cuestiones presupuestarias no se ha hecho, pero es evidente y todos somos conscientes de eso. Esos 150 millones de déficit que se arrastran desde hace ya una década prácticamente de inversión en mantenimiento. Y aquí, vista la buena disposición y la buena voluntad también del Gobierno de Pedro Sánchez que manifiesta el señor Garmendia, pues también podría, por ejemplo, flexibilizar algo la aplicación de la normativa de estabilidad presupuestaria, pues para que Navarra pueda aplicar el superávit presupuestario, por ejemplo, el de 2017, a inversiones. Que podamos hacer un crédito extraordinario de inversiones, por ejemplo, para que tenga el señor Ayerdi y no tenga que buscar en el presupuesto como pueda y de mala manera, sino que tenga una partida para firmes y para conservación. Para que lo podamos hacer. Con la ley de estabilidad presupuestaria ahora pues es muy complicado, si no imposible. Pero si, como comenta el señor Garmendia, es la voluntad de Pedro Sánchez, aquí se podría manifestar.

Y poco más, lo único, porque también ha salido a debate, aunque no es una cuestión de ahora. El tema de los peajes en las autopistas. Hechos, dice el señor Garmendia, hechos. Pedro Sánchez ya actúa con hechos. Bueno, es que lo único que ha anunciado el señor Pedro Sánchez es que cuando termine una concesión, se quita el peaje. Faltaría más. Faltaría más, diría yo. La AP-1 Burgos-Armiñón, 84 kilómetros. Termina en 2018. No se va a prorrogar esa concesión. No se va a sacar otro concurso para prorrogar esa concesión. Pues menos mal. Se quitarán los peajes. AP-7, Alicante-Tarragona, AP-4, Sevilla-Cádiz, que terminan el 31 de diciembre de 2019 y se supone que seguirá gobernando el señor Pedro Sánchez, porque ha dicho que quiere agotar la legislatura. Termina la concesión y se quita el peaje. Esto no cuesta un duro al Gobierno de Pedro Sánchez. Cuesta el mantenimiento, la conservación, efectivamente. Es decir, que no cuesta el rescate. Que no hay que pagar ni un euro por la concesión. Es que la AP-15 termina en el 2029. Claro, digo que nosotros estamos totalmente de acuerdo. Pero es lo que es, es que parece ser, escuchando al señor Garmendia, que va poner no sé cuántos miles de millones de euros el Gobierno de Pedro Sánchez para rescatar la concesión, y

adelantándose al plazo de concesión, quitar los peajes. No, cuando terminen. Aquí nos termina en 2029. Pues, bueno, a ver si también da un paso más el Gobierno de Pedro Sánchez, no solo cuando se termina una concesión, sino que habilitemos algún mecanismo para que podamos rescatar esas concesiones y antes de que terminen, también en el caso de la AP-15, se puedan retirar los peajes.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Nuin. Y, por tanto, habiendo concluido los portavoces, el señor Ayerdi tiene, para el turno de réplica, un tiempo aproximado a los diez minutos.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Bien, quiero agradecer desde luego los comentarios y las aportaciones de todos ustedes. En lo que se refiere a los datos, efectivamente, los datos son compartidos: Desarrollo Económico-Policía Foral, Policía Foral-Desarrollo Económico, trabajamos de la mano. Ellos elaboran sus análisis, nosotros los nuestros. Ellos suelen hacer más el análisis de causalidad al final, que como bien decía el señor Nuin, es importante. Les daré luego los datos que tenemos. Pero a partir de ahí, es verdad que los datos en zona urbana este año van mejor, el año pasado subieron mucho también. Yo creo que hay que analizar un poco. La estadística es caprichosa y cuando un año tienes un año especialmente malo, si luego al año siguiente se vuelve a la senda… Pero, en cualquier caso, no deja de ser una foto. Y aquí lo que tenemos que hacer es preocuparnos por intentar reducir al máximo la cuestión.

El estudio de Deloitte se ha adjudicado. Yo no sé si el plazo de ejecución, no recuerdo si era de cinco o seis meses, algo así, pero si usted quiere se lo confirmaré más formalmente. No me acuerdo ahora, yo creo que era final de año o por ahí. Acuérdese de que era una asistencia técnica importante, con un presupuesto, que se pretendía que se hiciesen las cosas a fondo y bien.

Bueno, el debate de la gratuidad o no gratuidad, yo creo que ya se ha comentado. En fin, espero que también tengamos oportunidad, una vez que se aprueben definitivamente los presupuestos generales del Estado. También tendremos oportunidad de reunirnos, el otro día lo decía la Presidenta, con UPN para entender bien las enmiendas que en su momento ellos colocaron en los presupuestos generales del Estado. Y para ver efectivamente cuál era la fórmula en la que eso se iba a poder materializar en este año, como partida de ejecución de este año. También tendremos ocasión de profundizar y de ver esto como se puede materializar, cuál es el formato o el mecanismo.

En lo que se refiere a los estudios, que decía el señor García Adanero, en concreto y cuáles son los tramos de concentración, lo he visto por aquí. Perdonen un segundo. Lo he despistado. (BUSCA DOCUMENTACIÓN) Pues no sé dónde están. Había unos veinte tramos potencialmente de mejora y luego habían identificado también tramos de posible riesgo de accidentes de motoristas, que tienen una casuística especial e interesa hacer un análisis separado. Sí decirle en concreto que de los cuatro estudios que se van hacer a fondo dos van a ser en la Navarra 121 A, uno en los PK 17-18,3 y otro en el PK 21,4-22,5 y otro estudio se va a hacer en la Navarra 666 en el PK 8-10. Ahí se van a analizar esas zonas especialmente, porque se ha visto que merecía la pena analizarlo a fondo.

Lo comentaba el señor Eraso, efectivamente, yo les decía antes que del análisis que se ha hecho este año de los accidentes registrados, la valoración primera parece que es clara en el sentido de que no se han observado concentración de esos accidentes en lugares identificados como peligrosos, ni que haya sido un problema de la vía. Con lo cual, parece que se cumple ese principio que Policía Foral, y también Obras Públicas, suelen trasladar, y todos los estudios técnicos que se hacen en la materia, que normalmente suele ser el factor humano el que está detrás de la gran mayoría de los accidentes en carretera. Si ese factor humano tiene, como decían el señor Ramírez y el señor Couso, otras lecturas posteriores, elementos laborales, elementos de edad, de destreza, etcétera, eso efectivamente abre una posible multitud de caminos. Pero sí que parece que este año, desde luego, hay una concentración de factor humano que puede tener distintos orígenes. Insisto, distintos orígenes. Pero el factor humano parece que está detrás de muchos de los accidentes. Es más, incluso tomando la información que tiene Policía Foral sobre esta cuestión de los últimos años, de 2015, de 2016, de 2017 y de 2018, puedo decirles que, en general, conceptos como la velocidad inadecuada, la infracción de la norma, el cansancio, el sueño o la enfermedad, la distracción son parámetros que suelen aparecer en todos los estudios como causas más explicativas de los accidentes. Insisto, ¿eso es la causa raíz? ¿O tendríamos que ir más atrás para ver por qué una persona tiene una distracción, por qué una persona tiene cansancio o tiene sueño? ¿O por qué una persona va a una velocidad inadecuada también? ¿O por qué una persona, en un momento determinado, infringe la norma haciendo un adelantamiento donde no debe hacerlo? Seguramente detrás de ese factor humano, que según cada situación es distinto, puede haber causas raíces seguramente distintas. Pero es verdad que al final los datos, y estos sí que son consistentes de los últimos años, nos indican esto. Aunque también es verdad que la propia Policía Foral nos reconoce que, a veces y, de hecho, en los informes que Policía Foral elabora, el capítulo «Otros» tiene un peso importante. Es decir, que a la propia Policía Foral muchas veces le cuesta categorizar y calificar cuál es la causa recurrente. Nos habla de distracción, nos habla de velocidad inadecuada, pero el capítulo «Otros» es importante. Es importante y también seguramente ahí hay una capacidad de mejora en ese análisis de investigación de los accidentes, seguramente también tenemos un margen todavía para hacerlo mejor.

En lo que se refiere a la visión integral y global, pues seguramente trascienda a este departamento el análisis más global de lo que está detrás de las causas verdaderamente raíces. Sí decirles, en cualquier caso, que las grandes partidas presupuestarias, los contratos de conservación integral, los contratos de señalización horizontal, vertical y barreras, más todas las asistencias técnicas que hacen estudios, son contratos, no son anuales, son contratos a cuatro años vista, con lo cual tienen una razonable, digamos, estabilidad en el tiempo. No se contratan estas cosas a un año, ya se contratan a cuatro años. Justamente entre este año y el que viene habrá que renovar la mayoría de los contratos de conservación integral. Se renovaron este año los de señalización vertical y horizontal. Y las asistencias técnicas también para hacer estudios y análisis suelen tener esa mirada plurianual.

Efectivamente, me decía señor Couso, muchos representantes de ayuntamientos. Efectivamente, muchos vienen a verles a ustedes, muchos vienen a vernos a nosotros también. Decía el señor Nuin, en la foto de este primer semestre del año es verdad, hay bastantes accidentes en La Ribera. Vienen los representantes de todas las partes de Navarra, Ribera Alta, Ribera Baja, en fin. De todas las zonas de Navarra.

En el caso de Orkoien, que se citaba. Nosotros ahí ya hemos ofrecido el planteamiento que hemos hecho igualmente en Ororbia coincidiendo con el colegio Irabia-Izaga, la pasarela que está allí. Hemos hecho ya el proyecto. En Orkoien ya lo hemos hecho. Lo hemos hecho nosotros, ya está el proyecto realizado. Hemos ofrecido también realizar a nuestra costa tanto la dirección de obra, por supuesto, hacerla nosotros también. Ese es un poco el planteamiento en el que estamos. Ese el que hemos firmado coincidiendo con el colegio Irabia-Izaga. Es el mismo planteamiento. Vamos a ver ahí también las otras administraciones dónde se pueden mover. Y, efectivamente, yo coincido en que sería interesante encontrar una fórmula satisfactoria. Eso sí, ustedes entenderán que desde el Gobierno tratemos de no generar precedentes diferenciales para que, dando un trato distinto en una zona, eso no genere tensiones que creo que tampoco seguramente ayuden. Entonces, ahí vamos a ver cómo lo podemos trabajar.

Decía el señor Nuin, efectivamente, yo creo que uno de los principales mensajes, el principal y así lo hizo también la Presidenta al Presidente Sánchez, es la flexibilización de la interpretación de la legislación de estabilidad presupuestaria. Porque yo creo que ahí hay un camino para entendernos y hay un camino francamente posible. Francamente posible. Está en la mano del Gobierno, en este caso del señor Sánchez, flexibilizar esa interpretación para la posible utilización de los superávits presupuestarios, como ocurrió en 2017 en el caso de Navarra. Y ahí hay una magnífica oportunidad para que el Gobierno socialista haga una interpretación que sea coherente también con una visión global, yo creo que moderada y equilibrada, pero que sea también posible. Que permita hacer cosas. Ojalá, yo de verdad creo que ahí hay un marco para que se puedan hacer cosas y esperemos que haya movimiento en ese sentido. Por otra parte, desde luego, el trabajo está planteado, el análisis está hecho y el tema está estudiado en profundidad. Está estudiado en profundidad.

Y del tema de peajes no voy a volver a hablar. Yo creo que el señor Nuin lo decía bien. Oiga, es que cada concesión termina cuando termina. Y oiga, termina cuando termina. Aquí, efectivamente, tenemos Audenasa 2029 y luego tenemos los peajes en sombra, que son 2033 y 2037 o 2038, si no recuerdo mal. Desde luego están en la década de los treinta con toda seguridad, de eso sí que me acuerdo perfectamente.

En definitiva, gracias por las aportaciones. Y seguiremos estando por nuestra parte encima y en total colaboración también con el Departamento de Presidencia, Justicia e Interior. Nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Vicepresidente. Habiendo concluido el primer punto del orden del día, pasaríamos al segundo. Le doy un minuto. No obstante, no se suspende la sesión en ese caso.

Pregunta sobre los resultados de las mediciones de tráfico en la N-134 y medidas previstas, presentada por el Ilmo. Sr. D. Carlos Couso Chamarro.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Continuamos con el segundo punto del orden del día. Es una pregunta oral para el señor Consejero, formulada por el señor Couso. Cuando quiera.

SR. COUSO CHAMARRO: Sí, brevemente porque luego no replicaré. Simplemente quiero tener la información. En su día pregunté por algunas protestas vecinales que hubo en algunos pueblos de La Rioja en el tramo de la Nacional 232, Fomento decidió prohibir el tráfico de vehículos pesados por esa carretera y desviarlos hacia la A-68, con descuentos en el peaje del 75 por ciento. Parece que eso tenía que haber arreglado la situación, pero luego nos llegaron informaciones de que se había notado un incremento del tráfico en la N-134, incluso desde La Rioja. Se denunciaba que entraban ahora por ese lado. Con lo cual pudiera parecer que una parte del problema que se quería evitar en una carretera se había traspasado a otra. Entonces, simplemente era, sabiendo que ustedes tenían puestos o iban a poner medidores y estaciones de medición del tráfico y la densidad en esos puntos, para comprobar esa situación, qué es lo que han comprobado. Y una vez que lo han comprobado, si eso requiere adoptar algún tipo de medidas. Nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Pues muchas gracias, señor Couso. Señor Ayerdi, cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): En primer lugar, decirle al señor Couso que hicimos unas primeras mediciones en el primer trimestre del año 2018, comparando con el primer trimestre de 2017. Esa medición se hizo cuando todavía no había entrado en vigor la medida que acabamos de poner en marcha a finales del mes de mayo del nuevo enlace con la AP-15. La valoración del departamento es que preferimos esperar a tener los datos del segundo trimestre y ver también en funcionamiento el nuevo enlace, por lo menos darnos un mes, para ver qué está pasando con el nuevo enlace. Yo sí le recuerdo, en cualquier caso, ya lo comentamos, pero sí recordar que es verdad que si recordamos los datos que yo les señalaba del primer trimestre de 2018, el porcentaje de incremento de vehículos pesados en la N-134 es importante en los distintos puntos, sobre todo en Cadreita, en Azagra, menos en San Adrián, pero más en Lodosa y en Mendavia. Lodosa, Mendavia, Cadreita y Azagra, también en San Adrián, pero menos. Menos también en Fontellas y en Valtierra, pero también. Entonces, estamos hablando de porcentajes altos, de porcentajes de incremento de incluso en algún caso superiores al 50 por ciento, 56-60 por ciento, 44, treinta y tantos por ciento, según el punto. Pero es verdad también que estos porcentajes relativamente no son tantos vehículos en valor absoluto. Porque el número de camiones que pasaban por esas carreteras no era alto. Estamos hablando de que, si pasaban en el primer trimestre del año 2017, según el punto, entre 500 y 700 camiones, tampoco era el mismo número exactamente, pues estamos hablando que donde pasaban 500 igual pasan 700 o 680. Y donde pasaban 700 igual pasan 930. Estamos hablando de incrementos entre 200 y 300 camiones por día. Lo que pasa es que porcentualmente, es verdad, es elevado. Ustedes recuerden también que el número de vehículos que se pretendía arrastrar hacia la autopista era de 2.600 aproximadamente, y en el tramo que nosotros visualizamos el primer trimestre, en el tramo navarro, entre el enlace de la AP-68 en Tudela y el enlace de Alfaro, en el tramo navarro, ahí sí que se ha observado que aproximadamente dos mil y pico vehículos van por ahí por la autopista. Es verdad que en gran medida el grandísimo volumen de tráfico aparentemente está yendo hacia la autopista. Lo que pasa es que si unos 200 entran a la N-134, porcentualmente es mucha subida. Esa es la foto que nos da el primer trimestre. Y ahí la reflexión que nos tendríamos que hacer es hasta qué punto la N-134, por donde antes circulaban 500 o 700 camiones, pueda absorber de 700 a 900. Este es el debate. Y si hay algún

punto en el que eso requiera alguna actuación en particular. Esos son los datos del primer trimestre y lo que queremos es ver la realidad con la nueva medida implantada, ver qué pasa. Ver si significativamente nos mantenemos ahí, o si el hecho de que ya tengamos esa entrada a la autopista va hacer que menos vehículos vayan a la N-134 o al revés. A ver qué pasa. Entendemos que en principio la apertura del enlace no debería significar que más vehículos fueran a la N-134, no debería ser. Pero vamos a verlo.

También es verdad que estamos observando que de los que vienen de La Rioja hacia Navarra por la autopista, hay una parte que siguen por la autopista de Tudela hacia Zaragoza. Una parte pequeña, de los 2.500 o 2.600, unos 500. Tampoco está mal, seguimos teniendo un problema. Perdón, esos son datos totales. Son 1.300 en cada dirección. Hay unos 400 o 500 que siguen o vienen por la autopista. Entonces, ahí también, en definitiva, lo queremos terminar de ver. Ustedes saben que hace poco estuve visitando la medida. Ya después de una semana de puesta en marcha, sin todavía sancionar, hemos empezado a hacer que la medida se siga con un efecto más exigente. Y, bueno, vamos a verlo. En definitiva, tendremos la foto de todo el mes de junio, vamos a ver los medidores y valoraremos. Pero quedémonos en que porcentualmente sí que es verdad que el dato sube mucho, pero en número de camiones, estamos hablando de esas cifras.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Consejero. Para la réplica, señor Couso, tiene la palabra.

SR. COUSO CHAMARRO: Bueno, sin más. Prácticamente lo ha contestado todo, quedamos a la espera de los datos del segundo trimestre. Para ver qué ha pasado con el enlace y ver si la N-134, que yo creo que está en peores condiciones incluso que la N-232, no lo sé, para asumir el volumen de camiones que le ha podido caer… Bueno, lo que ha dicho usted. Se analiza, se estudia y se ve. Porque si no, a lo mejor, lo que hay que acabar pidiendo es que Fomento incentive el tráfico por la A-68, ahora que está el Gobierno de Pedro Sánchez revisando ese acuerdo, para que ya sea plenamente gratuita y no haya que pagar ni siquiera el 25 por ciento de la tarifa. Esto es algo que el señor Garmendia le trasladará esta misma tarde.

Por lo demás, nada, quería decirle que, ya que usted lo verá, desearle a la señora Aranburu que se recupere de su accidente de bicicleta y que este Gobierno deje de incrementar la siniestralidad con ese medio de transporte. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Couso. Le quedan escasos treinta segundos, señor Ayerdi. Cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Pues sí, la verdad es que la bicicleta es maravillosa, pero también a veces nos depara algún susto que otro. En cualquier caso, también en la A-68, N-232, hay otro elemento que yo creo que es importante, que sí que el Gobierno anterior había asumido el compromiso de que el primer tramo del desdoblamiento en La Rioja, en la N-232, fuera justamente el de Calahorra hasta La Muga con Navarra. Yo creo que ese es un compromiso importante, que también esperamos que el nuevo Gobierno sea capaz de mantener. Yo recuerdo que tanto el Gobierno de Navarra como el Ministerio de Fomento, ahí en los niveles técnicos se estaba trabajando para que el último kilómetro de Navarra, que está sin desdoblar, entre en el proyecto para que se haga

conjuntamente. Y, desde luego, yo estoy seguro de que sí. El otro día ya tuve ocasión de conocer al ministro de Fomento, ya tuvimos ocasión de saludarnos, y estoy seguro de que sí, porque es de sentido común. Otra cosa me sorprendería. Y estoy seguro de que el Gobierno socialista, en ese sentido, estará a la altura. Nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, Ayerdi jauna. Habiendo concluido el segundo punto del orden del día, ahora sí que haremos un pequeño receso para despedirnos del Consejero, así como de su jefe de gabinete, el señor Ayerdi Echeverri. Se suspende la sesión.

(Se suspende la sesión a las 17 horas y 34 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 17 horas y 37 minutos).

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a realizar un Plan de actuación para la promoción de un Modelo inclusivo-participativo navarro de empresa, presentada por los GP Unión del Pueblo Navarro, GP Geroa Bai, GP EH Bildu Nafarroa, GP Podemos-Ahal Dugu, GP Partido Socialista de Navarra, APF del Partido Popular de Navarra y APF de Izquierda-Ezkerra.

SRA. VICEPRESIDENTA (Sra. Segura Moreno): Bueno, señorías, reanudamos la sesión de la Comisión de Desarrollo Económico y vamos a por el tercer punto del orden del día. Es una moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a realizar un plan de actuación para la promoción de un modelo inclusivo-participativo navarro de empresa. Como la moción ha sido firmada por los siete grupos parlamentarios, entiendo que pasamos directamente, que no va a haber una exposición de la moción. ¿Turnos a favor? Tiene la palabra el señor García Adanero.

SR. GARCÍA ADANERO: Muchas gracias, señora Presidenta. Pues estamos ante una moción un poco especial. Ya solo por la extensión de la misma deja claro el trabajo en el que han participado muchísimas personas, en la elaboración de la moción, para hacer un modelo inclusivo-participativo navarro de empresa. Ya hubo una sesión de trabajo con las personas que se encargaron de la acción para llevar a cabo esta moción en la que, a su vez, nos contaron todo el trabajo que había detrás por representantes políticos, representantes de sindicatos, empresarios, ponentes, etcétera. Y, por lo tanto, yo poco más voy a decir, porque por la extensión de la moción no me gustaría con mi intervención estropear lo que ha sido el trabajo de muchísima gente para llegar a esta moción. Y a ver si por hablar demasiado, como digo, estropeamos el trabajo, un trabajo que lleva meses, que ha llevado meses, igual más que meses, no sé si incluso más que un año. Por lo tanto, yo creo que es importante que personas ajenas al Parlamento se hayan movilizado esta forma, hayan contactado con tantas personas, con tantas personas de pensamiento diferente y entre todos hayamos sido capaces de llegar a una conclusión como es la extensión y el contenido de esta moción. Por lo tanto, nada más, y lógicamente votaremos a favor de la misma.

SRA. VICEPRESIDENTA (Sra. Segura Moreno): Muy bien, muchas gracias. Tiene la palabra el señor Castiella, por parte de Geroa Bai.

SR. CASTIELLA IMAZ: Muchas gracias, Presidenta. Nosotros también votaremos a favor, como no podía ser de otra manera. Consideramos que el contenido de esta moción, que nos decía el

señor García Adanero, casi es mejor conservarlo y leerlo con atención. Sobre todo, en su exposición de motivos, con todas aquellas consideraciones que hace de lo que debe de ser ese plan que estamos instando al Gobierno a que elabore, ya que ahonda en un sistema, en un nuevo modelo de empresa para Navarra que consideramos que es completamente novedoso. Y que está llamada a tener una vigencia además en el futuro para el propio desarrollo económico de Navarra de relativa importancia. Todo esto, como conocemos, viene del éxito de un modelo cooperativo que nos venían a contar la Asociación de Amigos de Arizmendiarrieta y consideramos que su implantación en Navarra y las ayudas que desde el Gobierno de Navarra se puedan aportar a ello serán positivas. Serán tan positivas como el propio acuerdo que ha conseguido concitar esta asociación entre diferentes agentes, tanto empresariales como sindicales, como políticos, como se está viendo hoy en esta Cámara. Y de la misma manera que hace propuestas que incluyen todavía a más agentes sociales de todos los ámbitos de la sociedad, como universidades, como FP, con proposiciones para la formación dual. Cuando estuvieron aquí en la sesión de trabajo nos hablaban de cómo es un modelo que tiene precedentes y, sobre todo, más implantación en países como Francia o Dinamarca, hablaban de Baviera también. Cómo allí no podían competir por costes y lo hacían por I+D+i y por tecnología, por avance de sociedad. Consideramos que Navarra puede ser un banco de pruebas importante para seguir desarrollando este tipo de modelo, que ya lo conocen en la Comunidad Autónoma Vasca, por ejemplo, con una moción muy parecida a esta.

Si ha conseguido concitar el acuerdo de todos los sectores, consideramos que es porque todos y cada uno de los puntos que se muestran son positivos. Hablaban de los salarios dignos, de dignificar también la participación de los trabajadores en la empresa, hablaban de superar los conflictos y generar oportunidades en el diálogo entre propietarios, esto es capital, directivos, trabajadores y profesionales. Estamos impulsando, por lo menos estamos pidiendo al Gobierno de Navarra que impulse un modelo que nos parece que es aquel, y tomo las palabras de la sesión de trabajo que vinieron hacer aquí, que son las que posibilitan que una empresa sea eterna porque nunca deja de descapitalizarse. Y por ello votaremos a favor, compartiremos el modelo y lo defenderemos. Eskerrik asko.

SRA. VICEPRESIDENTA (Sra. Segura Moreno): Sí, muchas gracias. Por parte del Grupo Parlamentario EH Bildu, tiene la palabra la señora Izurdiaga.

SRA. IZURDIAGA OSINAGA: Muchas gracias, buenas tardes. Nuestro grupo también va a votar a favor esta moción. Porque como ya expusimos, como ya tuvimos ocasión de exponer en la sesión de trabajo, somos favorables a promocionar, a impulsar un nuevo modelo inclusivo-participativo navarro de empresa. En su día, ya tuvimos oportunidad también de exponer nuestra crítica al modelo empresarial actual. Fuimos muy críticos con un modelo que se había implementado en Navarra en las últimas décadas. Un modelo, a nuestro juicio, muy cortoplacista, basado en la obtención de beneficios a costa de extender la precariedad laboral. Y que, desde luego, en nada ayuda a la cohesión social ni a la vertebración territorial. Por eso, nosotros veníamos demandando hace ya mucho tiempo que se tenía que hacer una crítica sobre el modelo empresarial, y en esa sesión de trabajo compartimos muchos de los ejes que nos expusieron. Sí que en alguno de los ejes o de los aspectos podríamos hacer alguna matización, pero como bien ha expuesto el portavoz de Unión del Pueblo Navarro, hay que reconocer que este documento y también el documento de trabajo en la sesión que nos

presentaron y también esta moción es el resultado de un trabajo muy elaborado, un trabajo muy participado en el que han intervenido agentes políticos, agentes sindicales, empresas, universidades, etcétera, de todas las ideologías. Y, finalmente, han conseguido obtener un documento de consenso en el que creemos que esto es muy importante, y queremos ponerlo en valor. Y por ese motivo, no vamos a modificar nada y vamos a dar nuestro apoyo al contenido íntegro de la moción. Eskerrik asko.

SRA. VICEPRESIDENTA (Sra. Segura Moreno): Muchas gracias. Por parte del Grupo Parlamentario Podemos-Ahal Dugu, tiene la palabra el señor Couso.

SR. COUSO CHAMARRO: Sí, para manifestar brevemente nuestro voto a favor, porque siempre vamos a ser partidarios de impulsar todo tipo de medidas e incluso modelos empresariales que tiendan a disminuir la dependencia que podamos tener en este momento de la inversión de capital extranjero para nuestras industrias y sectores comerciales. En este sentido, esta forma de cooperativismo es una de ellas, que fija una inversión de capital propio, navarro, con centros de toma de decisiones también en Navarra, apuesta por I+D, nos parece que es positivo. Aunque, dentro de lo que es la economía social, nosotros a lo mejor nos identificaríamos más con otros modelos más micro y más solidarios. Pero este también es uno de los válidos para cumplir ese objetivo que decía al principio. Nuestro voto a favor. Nada más.

SRA. VICEPRESIDENTA (Sra. Segura Moreno): Muchas gracias. Por parte del Grupo Parlamentario PSN, tiene la palabra el señor Garmendia.

SR. GARMENDIA PÉREZ: Nosotros, brevemente, para manifestar nuestro voto a favor. Estamos de acuerdo con el documento. Y también queremos agradecer el trabajo que se ha hecho tanto en las exposiciones que se han hecho en este Parlamento como el trabajo que se ha venido haciendo entre diferentes sindicatos, como decíamos, etcétera. Y quiero agradecer personalmente también la participación del Partido Socialista en la elaboración, especialmente del Secretario de Programas, Javier Remírez, que estuvo allí en el equipo y que al final han sacado este proyecto. Muchas gracias.

SRA. VICEPRESIDENTA (Sra. Segura Moreno): Muchas gracias a usted. Tiene ahora la palabra por parte de la Agrupación de Parlamentarios Forales de Izquierda-Ezkerra el señor Nuin.

SR. NUIN MORENO: Muchas gracias, señora Presidenta. Bien, nosotros también vamos a apoyar esta moción. Efectivamente, el origen es una iniciativa que parte de la Asociación de Amigos de Arizmendiarrieta, del Grupo Mondragón, de la experiencia cooperativa, en donde se plantea a partidos, sindicatos, a una serie de agentes el participar en un foro de reflexión sobre el modelo empresarial, sobre las fórmulas de avanzar en un modelo empresarial que sea capaz de conciliar los intereses del capital y del trabajo. Y fruto de esa reflexión es esta moción. Una moción que la consideramos interesante, cargada de buenas intenciones, ambiciosa. Luego los frutos o las capacidades en el momento de la realidad, de traducir esas buenas intenciones en hechos, ya se verá. Decimos ambiciosa porque ahí es nada. La promoción de un modelo inclusivo-participativo navarro de empresa. Ahí es nada. El propósito final. La conciliación de trabajo y capital a partir de procesos de participación, de transparencia, de buenas prácticas, de responsabilidad empresarial, de entrada, de trabajadores en capital, muy cercano, evidentemente, a lo que es el mundo de la economía

social o el mundo cooperativo. Nosotros, insisto, votamos a favor, también marcando nuestro punto en todo caso. Y hemos participado y también un representante de Izquierda Unida ha participado en esta reflexión, en este grupo y en este foro. Pero también marcamos nuestro escepticismo de que realmente estas fórmulas puedan suponer realmente o puedan aportar finalmente en toda su extensión un modelo que sea capaz de superar la contradicción capital-trabajo. Nosotros remarcamos nuestro punto de escepticismo. Pero en todo caso, todo lo que sea avanzar en estas medidas, en estas propuestas, en estas buenas prácticas que aquí se plantean, pues nosotros no pondremos ningún problema, evidentemente. Y veremos hasta dónde se llega con este tipo de propuestas y de recetas. Muchas gracias.

SRA. VICEPRESIDENTA (Sra. Segura Moreno): Bueno, pues, muchas gracias. Acabadas ya todas las intervenciones, pasamos a la votación. ¿Votos a favor? Por unanimidad de los 14 parlamentarios y parlamentarias, se aprueba la moción (MURMULLOS). 13, perdón. De los 13 se aprueba la moción. Y sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

(Se levanta la sesión a las 17 horas y 47 minutos).