



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

X Legislatura

Pamplona, 25 de mayo de 2021

NÚM. 40

TRANSCRIPCIÓN LITERAL

**COMISIÓN DE PRESIDENCIA, IGUALDAD, FUNCIÓN PÚBLICA
E INTERIOR**

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. CARLOS PÉREZ-NIEVAS LÓPEZ DE
GOICOECHEA

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 25 DE MAYO DE 2021

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Presidencia, Igualdad, Función Pública e Interior para informar sobre el desvío del tráfico internacional pesado que circula por la N-121-A durante las obras.

(Comisión transcrita por la UTE Naturalvox-MondragonLingua)

(Comienza la sesión a las 15 horas y 16 minutos).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Presidencia, Igualdad, Función Pública e Interior para informar sobre el desvío del tráfico internacional pesado que circula por la N-121-A durante las obras.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez-Nievas López de Goicoechea): Buenas tardes, señores y señoras Parlamentarios. Vamos a dar inicio a la Comisión de Presidencia, Igualdad, Función Pública e Interior, con la petición realizada por parte del Grupo Parlamentario EH Bildu Nafarroa en la comparecencia del señor Vicepresidente, Consejero de Presidencia, Igualdad, Función Pública e Interior, señor Remírez, para informar sobre el desvío del tráfico internacional pesado que circula por la N-121-A, mientras duren las obras que están llevando a cabo en este momento.

Damos la bienvenida al señor Vicepresidente Consejero, a su Directora General, la señora Amparo López, su Jefa de Gabinete, la señora Villafranca, y daríamos paso al proponente, señor Araiz Flamarique, para que justificara los motivos de solicitud de comparecencia con la mayor brevedad posible. Gracias.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari jauna. Arratsalde on guztioi eta ongi etorri Remírez jauna eta bere zuzendari nagusia. Simplemente voy a enumerarle, más que los motivos, lo que queríamos, el objeto de la comparecencia que, como habrá visto a lo largo del escrito, hemos intentado explicar y luego comentaré alguna de las cuestiones que a la luz de lo que usted nos manifieste, queríamos dos cuestiones que serían el objeto de esta comparecencia, como ya se ha dicho por la Presidencia, la posibilidad de si se está estudiando o no, por parte de la Comunidad Foral de Navarra, en ejercicio de sus competencias en materia de tráfico, ese desvío de mientras duren las obras de la N-121-A de hacia la AP-15 y hacia la A-15, con la muga de Gipuzkoa. Queremos ver si se ha estudiado de forma generalizada, si para algunos días a la semana, como se hizo con anterioridad con las obras en los túneles de Belate con sistema de matrículas, hay diversas alternativas.

En segundo lugar, relacionado con esto también, el objeto de la comparecencia, nos gustaría saber si en el ejercicio de las mismas competencias ha estudiado o no ha estudiado la posibilidad dadas las limitaciones que en el estado francés se imponen durante los fines de semana a la circulación de vehículos pesados y teniendo en cuenta la aglomeración de centenares de vehículos que se depositan y que se van aparcando a lo largo del final de la 121, si se va a hacer algún tipo de medida para que precisamente no se produzcan esas acumulaciones. Este sería el objeto de nuestra comparecencia, esperamos sus manifestaciones, y luego le valoraremos las mismas.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez-Nievas López de Goicoechea): Muchas gracias, señor Araiz Flamarique. Expuestos los motivos que han dado lugar a esta solicitud de comparecencia, tiene el turno de palabra, el señor Consejero, por un tiempo aproximado de treinta minutos.

SR. CONSEJERO DE PRESIDENCIA, IGUALDAD, FUNCIÓN PÚBLICA E INTERIOR (Sr. Remírez Apesteguía): Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes señorías, arratsalde on guztioi. Para comenzar y marcar esta comparecencia, creo interesante realizar de inicio una

contextualización de las competencias que en este sentido ostenta el Gobierno de Navarra y los principios que han de regirlas.

Los Departamentos de Cohesión Territorial, por un lado, y de Presidencia, Igualdad, Función Pública e Interior por otro, ostentan competencias relativas a la carretera N-121-A en lo referido a la gestión, utilización y tráfico que circula por la misma. Dicha carretera, como saben ustedes, forma parte del catálogo de carreteras de Navarra.

La Ley Foral 5/2007, de carreteras de Navarra, autoriza al departamento competente en materia de carreteras, la imposición de limitaciones temporales o permanentes a la circulación, en ciertos tramos de la red de carreteras de Navarra, así como para determinados tipos de vehículos, no de manera discrecional, y es importante esto señalarlo, sino siempre que estén debidamente motivadas y se dé en circunstancias tasadas. En concreto, razones de conservación de la red, ejecución de obras de reforma, o cuando situaciones extraordinarias, exigencias técnicas o la seguridad vial lo requieran.

La normativa reguladora del tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial faculta a la autoridad competente en la materia para adoptar medidas especiales de regulación del tráfico, pero siempre que existan razones de seguridad, o fluidez de la circulación que lo aconsejen, o por motivos medioambientales. Para regular y, en su caso, restringir el tráfico de vehículos pesados, tanto la carretera N-121-A que hoy nos atañe, como en otras vías que pueden ser equivalentes, es preciso que tales medidas estén justificadas y basadas en estudios que acrediten que dichas medidas son las más adecuadas al fin buscado. Ya que hemos de señalar que la eventual notoriedad de la contaminación acústica de la congestión del tráfico y de la siniestralidad en carreteras convencionales no es suficiente por sí sola, para acordar dichas medidas restrictivas.

Lo que estoy leyendo y afirmando es simple y llanamente la motivación, el requerimiento, la exigencia que ha marcado en diversas sentencias, que seguramente ustedes han tenido la oportunidad de leer, el propio Tribunal Supremo, en circunstancias parecidas. Es verdad que la N-121-A presenta una alta intensidad del tráfico y de tráfico pesado, que cada día circulan unos 10.000 vehículos en su totalidad, de los cuales 2.800 son de carácter de tráfico pesado, pero como ya hemos dicho en otras ocasiones, distintos informes realizados por la Policía Foral, no permiten vincular directamente la presencia del vehículo pesado a la siniestralidad de la vía. Según datos de dichos informes en los últimos cinco años, desde el 2016 en concreto, de los catorce accidentes mortales, con diecinueve personas trágicamente fallecidas, solamente un caso se achaca a la responsabilidad directa de un vehículo pesado o camión.

Además, en dicho caso fue un accidente que tuvo lugar el año 2018 y fue una salida del guía del propio camión, que chocó contra un árbol y se incentive, es decir, sin implicación de terceros vehículos. En la mayoría de los accidentes mortales en ese período, la causa fue un choque entre un vehículo en movimiento y otro parado, o una colisión frontal de dos vehículos en movimiento, generalmente producido a la consecuencia de movimientos indebidos, salida de vía o una invasión del carril contrario.

Dicho esto, quiero que quede muy claro, ante esta comisión y también ante el conjunto de la ciudadanía navarra y especialmente a los habitantes de la zona, que el compromiso que de

Navarra para mejorar la seguridad de la N-121-A ha sido máximo desde el inicio de legislatura, y un asunto al que le hemos dedicado un importante trabajo desde el principio.

Mejorar la seguridad y reducir la siniestralidad ha sido nuestro principal objetivo, y lo hemos acometido realizando un gran esfuerzo y poniendo sobre la mesa todas las herramientas disponibles dentro del marco de la competencia que disponemos y también dentro del marco de la legalidad a la cual debemos atenernos.

Puedo asegurarles que desde el minuto uno, tanto el Departamento de Cohesión Territorial como el mío propio, desde la Dirección General de Interior, nos pusimos a trabajar en la puesta en marcha de medidas, para revertir la siniestralidad de esta vía. A día de hoy puedo asegurar que se ha actuado desde varias perspectivas, de manera ambiciosa y con medidas potentes a corto, medio y largo plazo, y a los hechos me remito. Déjenme, en concreto, que les recuerde algunas. Relataré primero las ya efectuadas y finalizadas, y posteriormente algunas que estamos dispuestos a acometer.

En primer lugar, la limitación de los adelantamientos en la N-121-A. El Ejecutivo Foral ha limitado a un solo sentido los adelantamientos en los tramos de tres carriles en la N-121-A con objeto de reducir la siniestralidad. De este modo, en estos tramos de tres carriles tan sólo se permite el adelantamiento a los vehículos que circulan en el mismo sentido al de la vía lenta.

Esta limitación de los adelantamientos viene motivada al constatarse en los informes de accidentabilidad de la N-121-A, elaborados por el área de tráfico de seguridad vial de la Policía Foral, que se continuaban generando situaciones de peligro entre vehículos, que coinciden adelantando en el carril central, en sentidos contrarios. Cabe destacar, además, que en muchas ocasiones estas situaciones de peligro acababan con salidas de vía y colisiones frontolaterales, frontales y laterales.

En segundo lugar, hemos acometido la prohibición de los adelantamientos en toda la N-121-A. De manera conjunta con el Gobierno de España en Navarra, el Ejecutivo Foral ha prohibido los adelantamientos en aquellos tramos de un solo carril en los que estaban permitidos.

El pasado año 2020, se procedió al pintado de una doble línea continua que separa los dos sentidos de circulación, a lo largo de los 63 kilómetros de esta carretera. De esta forma, una doble línea continua separa ambos sentidos de circulación, impidiendo invadir el sentido contrario de los adelantamientos, a lo largo de toda la carretera. Únicamente se pueden realizar adelantamientos en los 36,87, los casi 37 kilómetros que cuenta con doble carril en el sentido de la marcha y que representan el 58,6 por ciento de la longitud total de la vía, aunque con las limitaciones que les he dicho anteriormente para estas situaciones.

Otra tercera actuación ha sido la instalación de radares fijos por parte de la Dirección General de Tráfico. Además, a través de la Dirección General de Tráfico, como se ha dicho, se han trasladado dos nuevos radares fijos en la N-121-A, a la altura de Ventas de Arraiz y de Bera.

Se trata de una medida consensuada en su día, entre la delegación del Gobierno de España en Navarra y el Gobierno Foral a través de la dirección general de interior. Igualmente se han acometido actuaciones de mejora en materia de conservación por importe de más de 645.000 euros.

Para mejorar precisamente la visibilidad de la señalización, se ha procedido a la reposición completa de la señalización horizontal en el eje y en los laterales, a lo largo de los casi 63 kilómetros de la longitud en la N-121-A. Cabe destacar que la anchura del pintado está siendo de 0,15 metros, frente a los 0,10 metros que existía hasta la actualidad y en este sentido, Navarra se adelanta a las futuras directrices del propio Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Asimismo, una vez finalizó la campaña de vialidad invernal, desde obras públicas se proclamó el fresado y reposición del firme, en varios tramos de la N-121-A, entre los puntos kilométricos 25.990 y 68.440. Esta actuación ha permitido mejorar el coeficiente de rozamiento y la regularidad.

Estas dos actuaciones que he descrito, han requerido una inversión de 520.000 euros, y en 2021 se están efectuando labores de reparación del firme entre Oronoz-Mugaire y Bera. Los trabajos han contado con una inversión de 125.000 euros.

Puedo decir que estas medidas acometidas en el último año ya están dando resultados. Según informes de la Policía Foral sobre la incidencia de las medidas correctoras implicadas en la N-121-A, se puede concluir que ha habido una reducción del número de accidentes en la vía, la cual ha afectado a todos los tramos, pero sin duda, la mayor apuesta del Gobierno de Navarra para mejorar la seguridad de la vía, es la conversión de la N-121-A en una vía 2+1, en la que estamos inmersos.

Cabe recordar y no quiero entretenerme aquí con más detalles, porque ya ha sido incluso objeto de comparecencia que, según diferentes estudios internacionales, la accidentabilidad que se produce en las vías 2+1, es semejante a la de las autopistas o autovías. Como bien sabe, se encuentran ya en ejecución las obras de los tramos 1, que va de los túneles de Ezcaba hasta Olave, con 8,1 millones de euros de presupuesto, y el tramo 2, que va desde Olave hasta Lantz, con una inversión prevista de 10,8 millones de euros.

En total, el coste previsto de estos dos tramos asciende a 19 millones de euros. Además, ha acometido, prácticamente, aunque entramos al Gobierno en octubre del 19, el Ejecutivo Foral decidía la duplicación de los túneles de Belate y Almandoz.

Como también conocen, dicha actuación posibilitará a la Administración de la Comunidad Foral de Navarra el cumplimiento total de la Directiva, sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la Red Transeuropea de Carreteras. Actuación requerida, señorías, desde hace más de quince años, que llega con retraso, dado que la Directiva Europea como he dicho es del año 2004, y con la que nos hemos comprometido como prioridad máxima desde nuestra llegada al Gobierno.

Como también hemos trasladado en varias ocasiones, se trata de una acometida, esta inversión, de más de cien millones de euros, y de hecho el proyecto constructivo se va a conocer próximamente. Según el calendario previsto, las obras comenzarían a partir del año 2022 y se estima que para finales del 2024 o principios del 2025, todos los túneles de la Red Transeuropea de más de quinientos metros en la red de carreteras de Navarra, podrían estar completamente adaptados a los requisitos de seguridad de la Directiva.

Estamos convencidos de que estas inversiones, cuya finalización está prevista a medio plazo, van a reportar, algunas de ellas ya están reportando, grandes resultados a la hora de reducir la siniestralidad de la vía. A todo lo señalado, quiero añadir otros elementos a tener en cuenta que tiene un carácter disuasorio, en cuanto al tráfico pesado que es el asunto que hoy nos trae aquí.

Desde la Dirección General de Transportes del Gobierno de Navarra se está trabajando en la potenciación del transporte ferroviario de mercancías, como alternativa sostenible a las actuales fórmulas, centradas en el transporte por carretera. Se trata de una línea de trabajo en consonancia con las políticas de la Unión Europea en materia de transporte, que abogan por avanzar hacia un transporte de mercancías más sostenible e intermodal. Entre los objetivos que establece el libro blanco del transporte está un cambio de un 50 por ciento en los trayectos de media distancia en pasajeros y larga distancia en mercancías del tráfico rodado, a otros modos de transporte para el año 2050.

Cabe recordar que un incremento del transporte ferroviario de mercancías posibilitará la reducción del número de camiones que circulan por las carreteras a medio y largo plazo, permitiendo descongestionar las vías y aminorar el desgaste de las infraestructuras viarias, reducción de accidentes y siniestralidad, así como una disminución importante de las emisiones de CO₂.

En este sentido, aunque todavía ciertamente es tímido, el cambio de tendencia ya se va notando. La Comunidad Foral de Navarra ha ampliado a seis trenes semanales el transporte ferroviario de mercancías, desde el centro logístico de Noáin al puerto marítimo de Barcelona. Además, el Gobierno de Navarra ya ha anunciado su intención de implantar peajes a vehículos pesados, entre otras vías, en la propia carretera N-121-A como medida disuasoria, entre otras razones para fomentar otros modelos de transporte más sostenibles frente al transporte por carretera, bajo el principio europeo de que quien usa y contamina, paga.

Como ven, estamos actuando desde este principio, conjugando acciones preventivas y de intervención en la vía, junto con otras disuasorias para desincentivar el paso de camiones por la N-121-A, con seguridad jurídica, desde el marco que nos ofrece la normativa, insisto. También importante, sin consecuencias gravosas para las contribuyentes navarras y navarros, que nos traería una decisión tomada sin motivación suficiente, con riesgo de judicialización, que es el asunto que concretamente nos ha traído hasta aquí hoy. Creo que se puede demostrar que nuestro compromiso con la reducción de la siniestralidad y con la seguridad de los conductores de esta vía, de la N-121-A, es total desde el inicio de legislatura, pero el compromiso también lo es con la seguridad jurídica, en la motivación, justificación y proporcionalidad de todas las actuaciones y medidas que se adoptan y que se adopten. En la exposición de motivos de la petición del señor Araiz, se refería usted a que desde el inicio de las obras, alcaldes y vecinos de la zona vienen reclamando que se proceda al desvío de vehículos pesados de transporte internacional.

Entiendo que esto también es una petición de legislaturas anteriores, y nos preguntaba concretamente, si el Gobierno contemplaba, o contempla, el desvío de camiones, motivado por las obras que se están desarrollando en la carretera y también por las limitaciones establecidas por la república francesa al tráfico de vehículos pesados, durante los fines de semana.

Nosotros, como ya hemos explicado, hemos explorado y puesto en marcha distintas posibilidades para mejorar la seguridad de la vía, incluida la del desvío de camiones. Pero ahora mismo, insisto, hoy, como hemos dicho, no hay motivos, ni argumentos, ni motivación suficiente para tomar una decisión en este sentido, con plena seguridad jurídica, ni tampoco analizando en concreto las situaciones que usted señala.

Según los datos que disponemos al día de hoy, ni el desarrollo de las obras en los tramos 1 y 2, que ya están en marcha como se ha dicho, ni las restricciones que están ocurriendo en el estado francés, en Francia, están suponiendo mayores problemas. Entiéndase cuando digo lo de mayores problemas.

Según conclusiones de la propia Policía Foral, el transcurso de las obras no está ocasionando grandes inconvenientes. Como saben, se han diseñado para que su desarrollo tenga el menor impacto en la vía y que la afección al tráfico sea la menor posible. No se prevé en este momento y con los datos actuales, cortar el tráfico, ni ejecutar desvíos completos. Pero sí se han tomado medidas adecuadas y proporcionadas para limitar la circulación a 60 kilómetros por hora y si es necesario, se recurre a tramos de paso alternativo. Evidentemente, se pueden efectuar algunas restricciones, las ha habido en algunos momentos, pero no son de carácter relevante.

Asimismo, según la propia Policía Foral, las restricciones de tráfico pesado impuestas en el país vecino tampoco provocan mayores problemas. Como saben, los fines de semana Francia prohíbe la circulación de vehículos pesados, desde las 22:00 horas de los sábados, hasta las 22:00 horas de los domingos, y esto genera dos flujos importantes de tráfico.

Por un lado, los sábados se produce una entrada masiva de los vehículos que quieren entrar en España antes de que en Francia los deje bloqueados en su territorio, pero suele producirse de manera más o menos progresiva. Y por otro, los domingos se produce el posicionamiento de los camiones que desde el territorio español salen hacia Europa, a la espera de que Francia abra sus fronteras. Este flujo resulta intenso en las últimas horas del domingo, especialmente entre las 18:00 horas y la 01:00 de la madrugada, pero no se describen problemas mayores. Además, cabe señalar que, dado que el precio del combustible es más caro en el resto de la Unión Europea, muchos de esos vehículos pesados suelen aprovechar para aprovisionarse de carburante en las gasolineras de la zona antes de emprender el viaje, produciéndose concentraciones de vehículos en los alrededores de las estaciones de servicio.

Es verdad que el pasado 6 de abril, martes posterior al lunes de Pascua, se produjeron retenciones de hasta catorce kilómetros, por el elevado número de camiones que trataban de acceder desde Navarra a la frontera francesa, por Irún. Se trató de una situación considerada excepcional, ya que el lunes 5 de abril entraron en vigor nuevas medidas restrictivas en Francia, relacionadas con la gestión de la pandemia y se intensificaron, por tanto, los controles aleatorios.

A eso se le añadió que tanto en Gipuzkoa como en Navarra era festivo, y se produjo un embotellamiento del tráfico pesado. Cuando se abrió el martes día 6, se produjeron las retenciones agravadas por controles aleatorios, como digo, de la policía francesa.

En definitiva, voy terminando y quiero dejar claras varias cuestiones. La prioridad en todo momento, para el Gobierno de Navarra es reducir la siniestralidad de la N-121-A, y mejorar su seguridad.

Hemos acometido ya numerosas acciones para ello, prohibición de adelantamientos, pintado de doble línea continua, radares, mejora de firmes y, sobre todo, tras años diría que incluso décadas de inacción, hemos comenzado a transformar la N-121-A en una vía 2+1. Lo ha hecho este Gobierno y estamos convencidos de que esta fórmula es la mejor posible, sostenible a todos los niveles, y será determinante y eficaz para reducir la siniestralidad e incrementar la seguridad, que es la absoluta prioridad y mejorar también la funcionalidad de esta carretera, tan importante para los habitantes de la zona norte y para las comunicaciones internacionales de nuestra Comunidad.

Trabajamos además en otras opciones de carácter más disuasorio, como el impulso y la apuesta por el transporte a través de comunicaciones ferroviarias, que ayude a cambiar nuestra forma de movernos, a sacar el tráfico pesado de nuestras carreteras y a potenciar una movilidad más sostenible y verde. También se contempla, como he dicho, el establecimiento de los peajes a vehículos pesados en determinadas carreteras, N-121-A incluida.

Las distintas alternativas están sobre la mesa y si se diera el caso, insisto, y estuviera motivado y se viera necesario, pudiera completarse o complementarse posibles restricciones al tráfico pesado. Pero, como hemos dicho, de momento, los datos al día de hoy son los que son. En este sentido, siempre actuaremos con el máximo rigor desde el ámbito de la seguridad jurídica, para evitar en lo posible, escenarios de judicialización que si no se produce esta motivación suficiente les aseguro que se producirán, que generan incertidumbres y confusión, y que, es más, de no estar bien motivadas, a la larga pueden suponer consecuencias para las arcas públicas, en concepto de indemnizaciones.

Esta es la hoja de ruta del Gobierno de Navarra, para una vía, la N-121-A, y para las localidades del entorno en la misma que desde hace años han escuchado demasiadas promesas, algunas todavía se siguen produciendo y hasta el inicio de esta legislatura han visto pocas acciones. Estamos actuando con la seguridad como prioridad, especialmente la de los vecinos y vecinas de las localidades de la zona, a los que escuchamos con atención, así como a otros grupos también de interés, implicados en la gestión de la propia N-121-A. La intención es tomar decisiones que se tornen en soluciones adecuadas, equilibradas y sostenibles, y como digo, prioricen la seguridad vial frente a todo y ante todo lo demás. Muchas gracias, eskerrik asko.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez-Nievas López de Goicoechea): Muchas gracias, señor Vicepresidente Consejero. Concluida la exposición por parte del señor Vicepresidente, tiene la palabra el portavoz del grupo proponente para hacer sus valoraciones, señor Araiz Flamarique, tiempo máximo diez minutos.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari jauna y gracias, señor Vicepresidente, por las manifestaciones realizadas, la información en algunos casos, aunque he de manifestarle que comparto parte de lo que usted ha manifestado en relación con las prioridades, a garantizar la seguridad del tráfico, a evitar la siniestralidad, a transformar la N-121-A en una vía 2+1, a la puesta en marcha de peajes por estas y otras vías, pero discrepamos en algunas de las

valoraciones que ustedes hacen, en relación con la posibilidad de que el tráfico sea desviado, cuando menos, mientras las obras se estén llevando a cabo, porque usted ha venido a decirnos que esa es una posibilidad.

Existe una jurisprudencia que exige y comporta una serie de requisitos de proporcionalidad, de justificación, que nosotros entendemos que se pueden dar en este caso, aunque no conocemos, vamos a pedir aquellos informes que haya podido hacer la Policía Foral, en relación con la situación que esté causando en estos momentos la ejecución de las obras. Hay que tener en cuenta que se ha empezado un tramo, el otro está recientemente comenzado y próximamente se van a empezar otros tramos, y luego en su momento, comenzarán las obras de desdoblamiento de los túneles.

Y desde luego, la percepción que gente de la zona, alcaldes de la zona, transportistas de la zona y cualquiera que pueda pasar por aquellos momentos, usuarios de la carretera, como hemos podido ser algunos, desde luego, la percepción de que no pasa nada con las obras, señor Vicepresidente, creo que no puede decir que todo funciona perfectamente, que no hay ninguna paralización de tráfico, que con la limitación a 60 se está solucionando todo, porque no es así.

Por lo tanto, nosotros, ya le digo, discrepamos en este aspecto, porque este aspecto puede ser fundamental para, en aplicación precisamente de la legislación sobre tráfico y en aplicación de esa jurisprudencia, ustedes lleguen a la conclusión de que la fluidez del tráfico, ya no estamos hablando ya de la seguridad, que es discutible y ustedes dicen que existe ese informe de la Policía Foral, en el que únicamente un accidente en los últimos seis años está relacionado directamente con uno de los camiones.

Olvidémonos, si es que podemos, que es muy difícil olvidarse de la seguridad del tráfico, porque la seguridad del tráfico no sólo es la siniestralidad, hay otros elementos que, aunque no generan siniestralidad, afectan a la seguridad del tráfico y eso es importante. Pero la fluidez, como le digo, que es el segundo elemento por el cual se modificó en su momento la Ley de Carreteras y los tres elementos que permitieron que han permitido que, por ejemplo, la comunidad de La Rioja tenga en estos momentos un convenio al respecto con el estado para el desvío obligatorio del tráfico pesado de la N-232 o para que la Generalitat de Cataluña también obligue al desvío de tráfico.

Lo tengo aquí, sacado del Boletín Oficial del Estado, la resolución de Interior. Esta es la del año 90, pero existe para el 2021, por el que se establezcan las restricciones de exploración de la comunidad autónoma de Cataluña, y aquí se ve claramente. Los tramos son bastantes kilómetros. Estamos hablando, en algún caso, de setenta y tantos kilómetros de desvío obligatorio por la AP-7, por la AP-2, etcétera.

Por lo tanto, serán elementos, a nuestro juicio en este momento, porque no estamos hablando de los próximos meses, sino de los próximos años, donde seguramente la fluidez del tráfico se va a ver afectada. Señor Remírez, no sé si usted circula por esa carretera, pero le aconsejo que se vaya por la carretera y no solo en unas horas determinadas, que vea la perspectiva de todo el día y comprobará que, desde luego, hay una afección importante a la fluidez del tráfico.

Por lo tanto, como le digo, en definitiva, ahora lo que está en juego es la seguridad jurídica y las posibilidades de judicialización, cuando nosotros entendemos que puede haber elementos y puede haber circunstancias que en estos momentos justifiquen de forma temporal, otro de los elementos que también exige el tribunal supremo en estas sentencias, que no sea con carácter definitivo.

Es más, incluso, le puedo decir que la propia Comisión Europea tiene una resolución del 9 de julio de 2003, en el que declara que este tipo de ayudas son compatibles con la normativa europea. Son ayudas, este es el caso concreto en la región de Piamonte, en el que se estableció la obligación de discurrir por una autopista, en lugar de por una carretera nacional, y se estableció una bonificación de un 40 por ciento que pagaba en la región de Piamonte, etcétera.

Es decir, que estas situaciones se están dando en otros sitios y nosotros entendemos que aquí se pudiera, por lo menos, estudiar de forma más rigurosa, que creo que lo que se haya estudiado hasta ahora. Porque seguridad jurídica no la van a tener nunca, señor Remírez, hasta que al final no haya un tribunal que en su caso interprete las decisiones administrativas que se tomen, por lo tanto, seguridad jurídica al cien por ciento, nunca.

Si vamos a actuar siempre con la seguridad jurídica al cien por ciento no tomaremos decisiones. Y en este caso, creo, desde luego, usted ha hablado, ha hablado de otros elementos como el transporte ferroviario.

Señor Remírez, si estamos esperando a que la N-121-A se vacíe en buena parte de camiones del tráfico, del transporte ferroviario, que usted está hablando del cambio de tendencia del tráfico que discurre de Noáin a Barcelona, que no es un tráfico que discurre de Noáin hacia la muga con Hendaya, creo que no es comparable. En todo caso, le digo, la situación de tráfico y de ejecución de obras en el volumen que se va a desarrollar en los próximos años en esta carretera no se había producido nunca.

Por tanto, no me compare con situaciones anteriores, porque no había tras la ejecución de obras, que es lo que estamos planteándole en este momento, como elemento en relación con la fluidez del tráfico no se había producido nunca. Desde luego, también me llama la atención. No sé si usted ha pasado los fines de semana por Lesaka, Bera, Sunbilla a últimas horas del domingo, o como usted ha dicho, a primeras horas del domingo, y ha visto a centenares de camiones en los polígonos ocupando espacios. Eso es posible hacerlo, no genera problemas de judicialización y se está haciendo en otros sitios.

Lo mismo que ha hecho el estado francés, es posible impedir, con las competencias que tiene Navarra, que determinado tráfico, en determinadas horas y en determinadas vías, por poner un ejemplo, circulen de Pamplona hacia el norte, hacia las vías. Porque usted vaya a Bera los domingos por la tarde, vea los polígonos industriales de Bera, no es tráfico que esté allí porque va a descargar el lunes, no.

Es tráfico que está esperando a que se abra la muga para poder pasar y lleva allí veinticuatro horas, o incluso más. Porque a algunos les ha pillado allí y entre el problema de tráfico, etcétera, necesitan. Por lo tanto, como le digo, creo que este segundo elemento no lo han estudiado adecuadamente. Desde luego, problemas existen y no solo son problemas de las gasolineras, o

solo fue el problema puntual del 6 de abril. Los problemas son continuos y durante todos los fines de semana, por lo tanto, le rogaríamos que lo estudiaran de forma más profunda y como le digo, el elemento de la fluidez nos parece importante y en derivar en una eventual falta de seguridad jurídica nos parece decepcionante, digamos que, en este sentido creíamos que en este caso habría que haber hecho un esfuerzo de ver, de valorar si en estos momentos, de si durante la ejecución de las obras merece o no merece la pena ese desvío obligatorio que en otros momentos se dio.

Señor Remírez, que, en la anterior legislatura, que ha dicho, eso se dio. Se ejecutaron unas obras y no sé hasta qué grado al final se llevó a efecto, pero por lo menos se intentó y efectivamente tuvo su consecuencia mayor o menor, pero tuvo su consecuencia en la disminución del tráfico. Por lo tanto, creemos que se ha escudado en la seguridad jurídica y una eventual judicialización y un eventual pago de indemnizaciones. Creo que en este caso tendrían que analizar con otra visión, y con ponerse otras gafas a la hora de analizar lo que es, como le digo, con carácter temporal, no con carácter definitivo en este sentido.

Porque también el otro día el Consejero Ciriza nos decía que en el futuro es posible que disminuya, pero el problema lo tenemos ahora, el problema lo vamos a tener los dos, tres próximos años, cuando el grado de ejecución de las obras sea alto, y desde luego, la fluidez ya veremos cuál es y esperemos que sean capaces, si realmente ustedes llegan a la conclusión de que se ha producido esa falta de fluidez, que tomen las medidas que son adecuadas, porque se lo agradecerá la zona, se lo agradecerán los ciudadanos que también los fines de semana discurren hacia esas zonas, a descansar o van de visita a esas zonas, o ciudadanos de otras partes del estado, que vienen a realizar turismo a toda esta zona norte de Navarra.

Por lo tanto, como le digo, creemos y con esto termino, que no sirve en este caso escudarse en la seguridad jurídica como elemento para analizar de forma, porque creemos que se dan esos elementos como se podría desviar este tráfico, durante las obras y, sobre todo, el problema de los fines de semana. Eskerrik asko.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez-Nievas López de Goicoechea): Muchas gracias, señor Araiz Flamarique. Tras el turno del portavoz del grupo parlamentario proponente, daríamos paso a la intervención de los distintos portavoces del resto de grupos parlamentarios, por turno de mayor a menor. Iniciando, por lo tanto, por la portavoz, en este caso del Grupo Parlamentario Navarra Suma, señora Olave Ballarena, tiempo máximo diez minutos.

SRA. OLAVE BALLARENA: Gracias, Presidente. Bienvenida señoras, López, Villafranca, y bienvenido, Consejero. Le voy a pedir dos o tres respuestas claras, para su turno de réplica. La primera de ellas es que me confirme que habla usted en nombre del Gobierno de Navarra, cuando afirma que no contemplan desvíos en los camiones de la N-121-A. Si es así, que nos informe de cómo hacen compatibles las posiciones de los socios de Gobierno en esta materia.

¿Por qué le digo esto? Porque hace ahora poco más de un año, en marzo del 2020, la señora Barcos defendía y declaraba que, más allá de una posición sobre el trazado, hay otras medidas que pueden ir dando respuesta rápida a las inquietudes de la población, apostando por regular el exceso de tráfico y el tráfico pesado que, sin ninguna duda, van a dar una mayor tranquilidad a la población de toda la zona.

La portavoz de Izquierda-Ezkerra, la señora De Simón, en esas mismas fechas manifestaba que no tiene claro que la solución sea ampliar la vía o hacer una especie de autopista, y que considera que igual la solución sería limitar los camiones. A finales de febrero, principios de marzo de 2021, hace escasos tres meses, su socio de Gobierno Geroa Bai, presentó una moción municipal, desconozco en cuántos ayuntamientos más, pero, desde luego, sí en Baztan, para aprobar el desvío de camiones con destino internacional de la N-121-A.

Este era el planteamiento de su socio de Gobierno hace escasos tres meses. Era su petición. Me gustaría saber si hoy sus posiciones al respecto de esta decisión, son coincidentes o no, y si se ha producido algún cambio en los planteamientos de su socio. Se lo pregunto a usted, porque es usted el interpelado, y no su socio, pero agradeceré igualmente, que su portavoz nos lo quiera aclarar. Convendrá conmigo en que es cuanto menos, desconcertante asistir a afirmaciones como las que ha hecho usted hoy aquí, y también a las propuestas de mociones de Geroa Bai, en sentido contrario, hace escasas semanas a declaraciones como las de las de hace solo un año de su socia de Gobierno. Pero esto no es todo lo desconcertante.

A esa moción de hace unas semanas de Geroa Bai, sobre desvío de vehículos internacionales, EH Bildu votó en contra, y Ezkerra, después de lo que había dicho la señora De Simón hace un año, votó a favor.

Usted afirma que no se desviarán los camiones. Ahora mismo, hoy, su socio de Gobierno apuesta por nociones, en sentido contrario, que aprueba Ezkerra. Está ausente ahora, la señora De Simón, y también a EH Bildu vota en contra del desvío del tráfico de camiones internacionales, que después solicita con protestas y cortes de carreteras. Así es que yo, no sé, de verdad, cómo hace usted para improvisar el afán de cada día.

Entenderá que las garantías de su comparecencia y las intervenciones del resto de grupos parlamentarios tienen los pies de barro y resultan de bastante incoherencia. Esta que acabo de describirle, Consejero, es la peor de las situaciones para que las empresas de logística y transporte confíen en Navarra. Sin seriedad, sin responsabilidad, sin garantías de ningún tipo. ¿Ustedes son conscientes de la manera en la que la inestabilidad de sus posicionamientos deshace las previsiones del sector del transporte y de la logística, que deben de conocer de manera clara y firme sus expectativas?

¿Cuántas son las empresas, cuántos los trabajadores o los autónomos, las familias a las que tienen que ofrecer certezas del impacto económico negativo sobre la zona? Las gasolineras, los locales hosteleros, restaurantes, bares, talleres mecánicos. Todos ellos necesitan de coherencia en sus planteamientos y son espectadores de lo que acabo de contarles.

Recientemente, ante las propuestas organizadas por alcaldes de EH Bildu, que después votan en contra de las mociones para el desvío del tráfico internacional, declaraba usted cómo hoy que no se puede restringir el tráfico internacional de manera arbitraria, y desviarlo de la carretera N-121-A hacia otras rutas alternativas, como vienen reclamando los ayuntamientos y concejos afectados por esta vía, aunque se aleguen razones de seguridad viaria. Cualquier decisión en este sentido deberá estar sustentada en derecho, y ahora mismo, cuando hablamos de siniestralidad, no se dan las condiciones para esa medida desde el punto de vista de la seguridad jurídica, Remírez *dixit*.

Y nosotros ya lo dijimos entonces, y compartimos esta declaración. Deben adoptarse a las medidas de seguridad con un análisis técnico riguroso. Además, existen más soluciones que la de desviar el tráfico de vehículos pesados a una autopista.

Soluciones que sean eficaces y sin destrozar a nadie y sin cargarse nada. No hay datos, como ha dicho usted, de siniestralidad vinculada a camiones que justifiquen esta medida. Por lo tanto, y a modo de resumen de esta primera parte, le ruego que me indiquen si las declaraciones efectuadas por usted recientemente y hoy en esta comparecencia, en cuanto a que no se puede desviar el tráfico pesado de la N-121, son el posicionamiento del Gobierno de Navarra y la firmeza de esa decisión.

Por otra parte, hoy a esa obra del 2+1 se le añada, como les dije el otro día, el elemento del cambio de ventiladores dentro de los túneles de Belate y de Almandoz. En el último Pleno de este Parlamento fue imposible conseguir una sola respuesta del Consejero Ciriza, sobre esta obra de sustitución de ventiladores. Una obra que se va a ejecutar en la N-121-A, eso también es N-121-A y que debería estar incluida en el planteamiento de medidas de seguridad que vaya a aplicar este Gobierno.

Según la licitación, debe ejecutarse en un plazo de hasta ocho meses en el interior de los túneles. El pliego, por cierto, no puntúa reducir esos plazos. Le agradeceré, por tanto, que me responda de manera concreta a lo siguiente, ¿tienen previsto desviar el tráfico de camiones durante el tiempo que dure esa obra en el interior de los túneles, o no será necesario? Cierto es que la nocturnidad de las obras es una medida recogida en el pliego, ¿pero en qué proporción?, ¿qué porcentaje de esa obra se va a hacer por la noche durante esos ocho meses?, ¿considera en estas circunstancias el desvío de camiones que le pide EH Bildu?

Espero que la falta de respuestas del Consejero Ciriza en el Pleno no obedezca a una falta de planteamiento para esa ejecución, porque no es posible esto último. No puede ser que no haya ya un planteamiento, tienen que tenerlo ya previsto a estas alturas. Entonces, si está previsto, ¿por qué intentan ocultarlo?, ¿no quieren contarnos lo que tienen previsto? Yo por eso le pido que lo aclare en su turno de réplica.

El sector del transporte y los usuarios tenemos derecho a saber qué es lo que piensan hacer. Es una obra que puede durar hasta ocho meses. En cuanto a los amontonamientos de camiones que se producen en los aledaños de Endarlatsa y de Behobia, por los camiones, el sábado aparcan en los estacionamientos de las gasolineras Sunbilla, Zalain, en Bera. La gasolinera de Sunbilla estuvo a punto de cerrar en la anterior obra de Belate. Si hubiera cerrado ese *parking* privado, hubiera devuelto a la carretera un montón de camiones que no hubiéramos estado en condiciones de absorber.

Hay cinco o seis kilómetros entre Bera y Behobia. Todos ellos tienen hasta el último metro del arcén ocupado por estacionamientos de camiones, y los domingos se ocupa hasta la báscula de Belate. Hasta allí es exactamente hasta dónde llega. Este problema no es exclusivo de Endarlatsa, ni de Navarra. Ocurriría lo mismo por Leizarán, al llegar a la muga con Gipuzkoa, y ocurre lo mismo en todas las provincias vascas. En Bilbao les pasa lo mismo, con Cantabria. Llega el transporte desde Cantabria y no puede atravesar, no pueden cruzar Bilbao, tienen que parar.

Si además coincide, como ocurrió la otra vez con un lunes festivo en Navarra, pasa lo que pasa bien. Estas situaciones tan evidentes por la necesidad de zonas de estacionamiento y de descanso, que refuerzan nuestra propuesta de una vía de alta capacidad, de una autovía que permitiera diseñar esas zonas.

Esos camiones son también de autónomos, que necesitan estar lo más cerca posible de la frontera, cuando se abra. El sector del transporte de perecederos necesita salir a primera hora para llegar a sus destinos internacionales con la mercancía en condiciones, y es la mercancía que producimos. Estar dos horas más cerca del destino para ellos es primordial. Por eso están ahí estacionados.

Unos camiones que repostan, como hemos dicho, efectivamente, repostan en las gasolineras de la zona, a la ida y a la vuelta, dos repostajes que se hacen en las mismas, y consumen en la hostelería y en el comercio local. Consejero, podrán aplicar todas las medidas de seguridad que consideren necesarias, que tengan soporte y garantías jurídicas, o las que Bildu les permita. Lo peor de todo no está en la transición de la obra, si no en que cuando acabe seguiremos hablando de medidas de seguridad y de desvíos para la N-121-A, porque su inmovilismo nos condena a una carretera injusta e insegura, porque el trayecto que más impacta en nuestro desarrollo económico, la salida natural de Navarra a Europa no tiene una consideración igual que el resto. La N-121-A se ha convertido en el corredor natural de Navarra hacia Francia.

Las medidas tienen que ser provisionales, ustedes las van a convertir en definitivas, porque como le dije el otro día, van a hacer de la N-121-A, una carísima ratonera y todas las medidas de seguridad y desvíos, durante la obra, habrán sido un sinsentido, porque el objetivo no habrá merecido ni el esfuerzo de sus usuarios, ni el del sector del transporte. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez-Nievas López de Goicoechea): Gracias a usted, señora Olave Ballarena. Concluido el turno de la portavoz del Grupo Parlamentario Navarra Suma corresponde ahora al portavoz del Grupo Parlamentario Partido Socialista de Navarra, señor Aguirre Oviedo, tiempo aproximado de diez minutos.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes, señorías, señor Consejero, señora Directora General de Interior, señora López y señora Villafranca, Jefa de Gabinete de la Consejería. Muchas gracias por las informaciones y las explicaciones que nos han aportado ustedes en esta sesión de hoy, que es un nuevo debate en torno de la N-121-A. Ya hemos hablado con esta vía, de la transformación de la vía en 2+1, de la constitución de la sociedad pública, de la seguridad y la siniestralidad para sacar el vehículo pesado y recientemente, los túneles de Belate y Almandoz.

Usted ha explicado también en su intervención las medidas que se han adoptado ya, en torno a esta carretera, la limitación de adelantamientos o prohibición en algunas zonas, instalación de radares fijos; todo esto en coordinación con la Delegación del Gobierno de España en Navarra, la conservación de los firmes o, como decía, la duplicación de los túneles de Belate o la conversión de la N-121-A.

Estoy cansado ya de escuchar Comisión tras Comisión a la señora Olave o al Grupo Parlamentario Navarra Suma achacar incoherencia a los diferentes grupos parlamentarios, acusarnos de que

íbamos a hacer una obra, para convertir una carretera N-121-A en una ratonera, una carretera de injusta e insegura que, curiosamente es la que Navarra Suma, hasta hace escasas fechas, defendía por activa y por pasiva. Y ya se lo dije en alguna ocasión, que lo llevaban en su programa electoral, pero no solo en él, que, si ustedes le dan una credibilidad, es cosa suya. Pero ya cuando negocian con el Partido Popular y ponen diez millones encima de la mesa, literalmente para convertir la N-121-A en una vía 2+1, ¿eso no es querer engañar a la ciudadanía con su programa electoral?

Es convertir las palabras en hechos. Y eso, señora Olave, ustedes lo han hecho con esta vía, y ahora lo venden ustedes, como defensores de esta conversión en una autovía, porque claro, con la autovía se pueden planificar las zonas de descanso de los vehículos, de los camiones. ¿Y cuando ustedes planteaban la 2+1? ¿En qué zona lo quieren hacer, ¿permite la orografía del terreno hacer esa obra?, ¿o qué estamos hablando?

Porque el señor Araiz decía que el Consejero Ciriza habló de que esta vía, la N-121-A en el futuro tendría una reducción de tráfico, y no lo circunscribía al tema del tren, si no que lo hacía en el entorno de la comparecencia aquella, con el tema de convertirla en 2+1, o en 2+1 y autovía. Entonces decía, que, convertida en autovía, con la evolución que va a tener el tráfico tampoco parecía lógico, y además hay informes que dicen que convertida en una vía 2+1, tiene una siniestralidad parecida a una autopista.

Por lo tanto, señora Olave, cuando hable usted de coherencia, cuando achaque usted a determinados grupos determinadas cuestiones, asegúrese de que usted por lo menos puede defenderse de lo mismo. Creo que debería tenerlo presente.

Lo que estamos debatiendo hoy, es verdad que es petición de los alcaldes y que cuando, por ejemplo, la Presidenta se reúne con los diferentes alcaldes de las zonas, lo han pedido, y el señor Araiz hablaba de que esto es una percepción que hay, de la peligrosidad de la zona, o de qué va a pasar con las obras. Y como ha dicho el Consejero, no es una cuestión de percepción a la hora de tomar decisiones. Es una cuestión de que haya datos objetivos que avalen esas decisiones, porque nos podemos encontrar con que tengamos que ir a juicios o tengamos que judicializar determinadas cuestiones.

Ahí, ni la eventual contaminación acústica, ni la congestión del tráfico, ni la siniestralidad en las carreteras que usted ha comentado, en principio son suficientes para aplicar medidas restrictivas. Cuando digo lo de que nos tenemos que basar en datos objetivos, yo creo que los informes de Policía Foral, que ha hecho referencia, creo que son datos objetivos para ver si esas decisiones o si esas medidas son oportunas o no. Por ejemplo, hacía referencia a vincular directamente la presencia del vehículo pesado con la siniestralidad, que según lo que usted ha comentado parece ser que no.

Que, si las restricciones al tráfico pesado, que se han impuesto en Francia, provocan mayores problemas o no, o si las medidas correctoras que se han implantado en esta vía han provocado una reducción del número de incidentes en la vía, que también parece ser que así ha sido.

Por lo tanto, como digo, no es una cuestión de que tengamos la percepción o no, porque claro, si por mi calle pasan muchas cosas, mi percepción será de peligrosidad, de exceso de tráfico o

lo que sea. Pero, claro, hay que analizar cuál es la situación objetiva de todo esto. Quiero compartirle lo que decía, que tenemos que ir hacia un modelo de movilidad más sostenible, y una apuesta por la mejora de las infraestructuras y por la mejora de toda la red viaria. Ahí, el departamento, como hemos estado viendo, no en esta Comisión sino en la Comisión de Cohesión Territorial, en la Mesa de Trabajo, se está haciendo una apuesta importante por la mejora de toda la red viaria.

Y me gustaría añadir, que la apuesta por el transporte ferroviario, como decía el señor Araiz, de hablar del tema del puerto de Barcelona, es un ejemplo de lo que se está haciendo, de pasos que se van dando y habrá que dar otros muchos. Y también es importante que veamos cómo van a evolucionar determinadas infraestructuras que se puedan poner en marcha en esta Comunidad, que ahora a algunos les parece que no son relevantes, pero que igual dentro de treinta o cuarenta años, vemos que son más imprescindibles y más que necesarias.

Ya para terminar, quiero compartir con ustedes esas prioridades que ha planteado el Gobierno, de reducir la siniestralidad de todas las vías en general, y especialmente la N-121-A que nos trae a esta Comisión, y que nos debe involucrar a todos. Las medidas que ha comentado, de reducción de velocidad y si es necesario recurrir a tramos de paso alternativo. Y ya para terminar, el compromiso con la justificación y la proporcionalidad, de todas las actuaciones que se lleven a cabo, basadas en datos objetivos. Como digo, el impulso a otras formas de comunicación que se vayan imponiendo, como decíamos antes, el ferrocarril u otras que en el futuro podamos ir analizando.

Pensando, sobre todo, en el futuro de Navarra y en el futuro para los y las navarras, y no en el pasado que no va a traer soluciones ya para estos temas, si no que tenemos que ver el impulso y las inversiones en las carreteras, como un verdadero servicio público, en tanto que reporta en seguridad de los usuarios. Por lo demás, agradecerle de nuevo, sus explicaciones, las anotaciones que nos ha hecho y compartirle nuestro apoyo para algunas de las decisiones que han adoptado. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez-Nievas López de Goicoechea): Muchas gracias, señor Aguirre Oviedo. Continuando con el turno de portavoces, le corresponde el turno de intervención a la portavoz del Grupo Parlamentario Geroa Bai, señora Regúlez Álvarez, tiempo aproximado de diez minutos.

SRA. REGÚLEZ ÁLVAREZ: Arratsalde on. Eskerrik asko, lehendakari jauna. Bienvenido al señor Consejero, a la Directora General, señora López, y, a la Jefa de Gabinete, señora Villafranca. Buenas tardes, señores y señoras Parlamentarias. Quiero agradecer al Consejero, su presencia en esta Comisión y agradecer también al señor Araiz el que haya traído este tema y la solicitud de esta comparecencia hoy aquí.

Creo que se ve desde otra vertiente, yo por lo menos lo veo desde otra vertiente más jurídica, y los cambios con respecto a otras comparecencias, en este sentido. He de agradecer también al Consejero la información que nos ha trasladado del trabajo que se está haciendo desde el Gobierno de Navarra, cuáles son los objetivos y cuál es el futuro que plantea el Gobierno para esta N-121.

Señora Olave, creo que no le voy a defraudar con mi intervención. Voy a ser coherente con la postura que mi grupo parlamentario y la portavoz de mi grupo que teníamos hace un año y que es la misma que defendió esta moción en Pleno en febrero del 2020.

El tema de la N-121-A que hemos debatido y seguiremos debatiendo yo creo que a lo largo de esta legislatura y posiblemente a lo largo de las próximas legislaturas, cada grupo tiene su posición, pero lo que está claro es que dicha carretera es una preocupación para todos los grupos parlamentarios.

Me gustaría diferenciar y distinguir dos temas dentro de esta vía, de la N-121-A. Una parte, la actuación física que se puede llevar a cabo en ella y que hoy nos ha explicado usted muy bien, señor Consejero, no voy a profundizar en ella. Que tiene que ver con la mejora de la vía, dotándola de mayor seguridad, en aras de evitar lo máximo posible la siniestralidad de la misma, y rebajar los mínimos posibles.

Tal como nos ha explicado, estas medidas van desde delimitación de los adelantamientos o restricción de la vía en algunas zonas, instalación de radares fijos, mejoras en el pavimentado de la carretera. Los túneles de Belate y Almandoz, para cumplir las Directivas Europeas de la Red Transeuropea de carreteras.

También nos ha contado hoy, cuáles son las líneas y objetivos de trabajo que tiene el Gobierno de Navarra para potenciar que los vehículos pesados salgan de esta carretera, a través de la potenciación del transporte ferroviario, como alternativa más sostenible al transporte por carretera y la implantación de peajes a vehículos pesados, aprobado en la Mesa de Carreteras, en vías de alta capacidad, entre ellas en esta N-121-A.

Pero mientras llegan estas líneas, que se han plasmado hoy, a ser efectivas y sea una realidad que por ellas no haya vehículo pesado en la N-121-A, nos lleva a otro tipo de actuaciones y de medidas que hemos planteado siempre, y son las que inciden sobre trasfondo jurídico y ya ha hecho referencia hoy, de la que nuestro grupo, como ya he dicho al principio y son numerosas las ocasiones, en la necesidad de que cualquier actuación debe tener su propio sustento jurídico.

En estos momentos tenemos una sentencia del Tribunal Supremo, la que hacía referencia el señor Araiz, de 4 de marzo de 2021, que ya da pie a la posibilidad que hasta ahora se venía denegando por los tribunales y que siempre defendíamos desde este grupo. Es la posibilidad de restringir, por parte de las comunidades y dentro de las competencias que le da la Ley de Carreteras, el paso de vehículos pesados por cualquier vía.

Y en este caso se establece en esta sentencia que se pueden dar cuando se encuentran debidamente justificados, con carácter temporal y con razones de seguridad vial. Pero como decía el señor Araiz, la seguridad vial no solo es la siniestralidad de las carreteras. Por tanto, si tenemos ya abierta una vía jurídica que puede avalar este tipo de restricciones de paso de vehículos, y es la postura que Geroa Bai ha venido defendiendo, de las zonas afectadas, que van desde Uharte hasta Baztan, y en este mismo Parlamento, creemos que mientras que duren las obras tanto de acondicionamiento de la vía 2+1, como el acondicionamiento de los túneles, se debe explorar esta vía de restricción de paso internacional de vehículos pesados.

Y ahora sí, con precedente legal que tenemos y junto con la propia jurisprudencia que tiene el TSJ, sobre la competencia que tiene Navarra sobre ello, creemos que puede ser restringir el paso de vehículos una medida necesaria para la zona, dando respuesta a las solicitudes de la población de esa zona y esas restricciones pueden pasar por un paso alternativo por si algún día se hace, como ya se hizo en la legislatura pasada, o restringir el paso el fin de semana, acorde con lo que están haciendo, por ejemplo en la Comunidad Autónoma Vasca.

Junto a ello, yo creo que en nuestro grupo también creemos que deben estudiarse las alternativas a esta restricción. No solo restringir, sino también dar alternativas a este tipo de vehículos y a ese tipo de transporte internacional, y trabajar, como se ha hecho en La Rioja, con bonificaciones de peajes, junto con la concesionaria y el propio Gobierno de España. Y que no recaiga en el Gobierno de Navarra todo este peso económico.

Para terminar, coincido con usted en que las decisiones o soluciones que se deben tomar sean las mejores para la zona, que equilibren todos los intereses, como decía la señora Olave, que están en juego, pero siempre escuchando a la población de las zonas afectadas y mejorando su calidad de vida. Y tomando decisiones, además, en cada momento, con las circunstancias que tenemos.

Desde Geroa Bai, creemos que ahora tenemos otras circunstancias que no teníamos hace dos meses, cuando también pedíamos esta restricción de vehículos. Tenemos, ya lo he dicho, un aval judicial a este tipo de restricciones, y tenemos unas obras que han empezado y que van a durar bastante tiempo. Por lo tanto, creemos que se debe estudiar por parte del Gobierno una actuación de tipo temporal en esta vía, en cuanto a restricciones de vehículos pesados. Eskerrik asko.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez-Nievas López de Goicoechea): Muchas gracias, señora Regúlez Álvarez. Concluimos esta ronda de intervenciones de los portavoces de los grupos parlamentarios, con la portavoz del grupo Podemos Ahal Dugu, señora Aznárez Igarza, por tiempo de diez minutos.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Mila esker, lehendakari jauna, eta ongi etorri, kontseilari jauna, eta zurekin batera etorri diren zure kabineteburuari eta baita zuzendari orokorrari. Bienhalladas y bienhallado. Hemos escuchado por parte de algún portavoz inmovilismo, imagino que por parte del Gobierno Navarra. Usted ha ido relatando que ese inmovilismo ha tenido varias actuaciones, porque creo que hay un acuerdo general en esta Comisión, que es el de dotar de la máxima seguridad a la N-121-A para evitar cualquier accidente y disminuir la siniestralidad. Creo que es un acuerdo de todos los grupos.

En ese inmovilismo, las actuaciones que nos ha descrito son ya las que ya sabíamos, porque las hemos repetido una y otra vez en Comisión. No con usted, si no con el Consejero Ciriza, quien nos ha ido relatando las diferentes actuaciones que se han ido acometiendo en esta vía, como la prohibición de adelantamientos, el pintado de doble línea continua, esos radares que se han ido colocando, la mejora de los firmes... Todo como medidas disuasorias, para justamente incidir en el acuerdo que teníamos en esta Comisión, el de reducir la siniestralidad.

Pero parece que hay diferentes opiniones, según la institución en donde estemos representados, o no. Suerte que Podemos Ahal Dugu, no está representada en Baztan, ni en Elizondo y no nos ha caído nada, porque siempre de resbalón, parece que algo cae a Podemos Ahal Dugu. En esta ocasión, líbreme Navarra Suma de decirnos algo a Podemos Ahal Dugu.

Diferentes actores y actrices que han ido comentando la situación desde un punto de vista o de otro, dependiendo del Parlamento del Gobierno Municipal. Voy a traer a colación otra propuesta que nos ha llegado a Podemos Ahal Dugu e imagino que también al resto de grupos del Parlamento de Navarra. Aquí pone: «A la atención de Ainhoa Aznárez», a mí misma, pero al respecto de la seguridad en los túneles de Belate y Almandoz y la sesión de la Comisión de Cohesión Territorial que tuvimos.

Nos hacen llegar unas puntualizaciones, y voy con los túneles, señor Vicepresidente y Consejero, para que no me despiste hoy con los túneles, porque también nos apremia ese. Mientras tanto nos hacen una puntualización a esa intervención de la Comisión de Cohesión Territorial del 4 de mayo 2021, la Comisión número 27. Nos comentan que no encontrarán un solo artículo o declaración de alcaldes, o alcaldesas, o bomberos, o bomberas afirmando que el solicitado desvío del tráfico pesado internacional soluciona lo establecido en la Directiva 2004/54. Sí se señala esta como una de las posibles medidas que ayudaría a reducir significativamente el nivel de riesgo de estos túneles. Insisto que no soy la que lo dice, si no lo dicen parte del personal que trabaja como bomberos y bomberas en la zona.

Pero, es más, no solamente nos hace alusión a estos túneles, si no también a poblaciones, que también hacía mención la señora Olave Ballarena, como pueden ser también los túneles de Oieregi y Sunbilla, que también siguen sin estar adaptados a lo exigido por la normativa europea. Eso nos dicen desde los bomberos y bomberas de la zona. Además de la falta de algunos equipamientos, carecen, como los de Belate y Almandoz, del obligado análisis de riesgo del tránsito de mercancías peligrosas. Todo esto, a raíz de estas comisiones, la gente nos hace llegar sus conclusiones y sus aportaciones.

Es una situación a la que tenemos que darle salida, es una situación que se está trabajando, y nosotros lo que queremos hacerle llegar, señor Consejero y Vicepresidente, es que las medidas que se han ido tomando ya era hora de que se tomaran, porque llevamos muchos años, lustros con este mismo tema. Tema que nadie asume, como no el *mea culpa*, pero al menos *mea* responsabilidad. Porque acometimos unas obras o acometimos unos túneles, ahora mismo tenemos esa Europa que nos echa la mirada diciendo que esos túneles necesitan de una actuación inmediata porque no cumple con las directivas. Por lo tanto, el *mea* responsabilidad es de todas y todos.

Acometamos las soluciones necesarias para que esa N-121, mientras se ejecuten el total de las obras, tenga las máximas garantías para autónomas, para el personal que trabaja allí, para las personas que tienen que transitar hacia la N-121, para usuarios y usuarias, para todas. Creo que el Gobierno de Navarra se ha encontrado con una situación que viene de hace muchos años, que le está dando, creo que una solución que gustará más o menos, pero está tomando cartas en el asunto y ya veremos cuando terminen las obras si estamos satisfechas o no, 2+1 o 2+2, estamos en el 2+1. No vendamos humo con el 2+2 que no lo incorporábamos en ninguna de nuestras propuestas políticas. Por lo tanto, actuemos, señor Consejero, mano tendida para que

demos solución a esto que viene lastrándonos desde hace mucho tiempo. Así que mila esker y feliz tarde.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez-Nievas López de Goicoechea): Muchas gracias, señora Aznárez Igarza. Hemos concluido el tiempo de intervención de los grupos parlamentarios y sus portavoces. Habiendo planteado cuestiones al señor Vicepresidente Consejero que necesita consultar con su equipo, suspendemos la Comisión por cinco minutos.

(Se suspende la sesión a las 16 horas y 21 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 16 horas y 27 minutos).

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez-Nievas López de Goicoechea): Muy buenas tardes de nuevo, señoras y señores Parlamentarios. Reanudamos la sesión de esta Comisión con la intervención del turno de réplica por parte del señor Vicepresidente Consejero. Tiene la palabra por un tiempo aproximado de diez minutos.

SR. CONSEJERO DE PRESIDENCIA, IGUALDAD, FUNCIÓN PÚBLICA E INTERIOR (Sr. Remírez Apesteguía): Muchas gracias, señor Presidente. Quiero agradecer las exposiciones de todos y cada uno de ustedes. Creo que existe una preocupación común y conjunta a la hora de abordar con una visión integral todo lo tiene que ver con la N-121-A, que creo que coincidimos y que, como ha dicho la señora Olave, es una vía fundamental, es una vía natural de salida desde Navarra hacia Europa. Por tanto, en ese sentido creo que hay un consenso, una preocupación, como digo, conjunta a la hora de abordar esta situación.

Luego igual hay algunas actuaciones concretas es donde podemos discrepar, quizás más por los tiempos que por el contenido. Porque creo que hay dos cuestiones clave que hay que ver, que la comparencia ha sobrevolado. Uno tiene que ver con la adecuación de la N-121-A, por un lado, y luego otro, la cuestión concreta que estábamos hablando del posible desvío del tráfico pesado.

La 121-A, me podrán reconocer que es suficiente o insuficiente, pero parálisis, señora Olave, inacción en esta cuestión. Creo que este Gobierno desde el principio de legislatura ha tenido muy claro el objetivo que tenía que tener con la N-121-A tras demasiados años de inacción. Entre otros, también habrá sus razones, otras prioridades políticas, insisto, de otras actuaciones políticas, entre otros de gobiernos presididos por su formación política. De los cuales, probablemente, de las actuaciones que se ha hecho en la 121-A, creo que hoy han brillado por su ausencia. Por tanto, las medidas que hemos ido tomando, algunas de carácter coyuntural y otras con una visión de carácter estructural coyuntural, con todo lo que tiene que ver con todo lo que esas limitaciones de los adelantamientos, etcétera, que están incidiendo y esperemos que incidan más en la siniestralidad.

Es cierto que el año 2020 no es comparable a cualquier otro año, porque estamos en una situación de pandemia. Está por verse en este año 2021, una vez que ya han levantado los cierres perimetrales, el efecto que tiene, esperemos que positivo, en el control de la siniestralidad. Veremos en función de eso cómo se plantean actuaciones.

Estamos convencidos que la solución de la 2+1 es adecuada en términos de seguridad, que es lo primero que tenemos que ver y lo que nos motiva al Gobierno de Navarra y entiendo que el conjunto de los grupos políticos. Reducir la siniestralidad, evitar, por supuesto en última instancia, que haya accidentes con causa de muerte. Y la solución 2+1 creemos que es una vía, una solución adecuada, como digo, en términos de seguridad lo primero, pero en términos de sostenibilidad financiera y económica, y sostenibilidad medioambiental.

Porque, señora Olave, lo ha dicho el señor Aguirre, ustedes han planteado, no en el programa electoral, ni en los planes del señor Zarraluqui, que también, con el Gobierno de Unión del Pueblo Navarro, sino incluso con el último programa electoral del año 2019. También con las enmiendas que ustedes acordaron con el Partido Popular, con el Gobierno del señor Rajoy, la transformación de esa vía, a una vía 2+1. Es más, es una solución adecuada, racional, lógica y motivada; desde el punto de vista de sostenibilidad económico-financiera.

Porque una autovía cuesta mil millones de euros, señora Olave, y ustedes me dirán dónde vamos a recaudar mil millones de euros para afrontar una infraestructura de esas características, frente a lo que es la solución de la 2+1. Estamos hablando de setenta millones de euros para unas derivadas de materias de seguridad que son prácticamente idénticas o las mismas. Además, no tenemos que hablar siquiera de la propia sostenibilidad ambiental, porque usted me comprenderá, y también sabe qué consecuencias medioambientales puede tener transformar en este caso la N-121-A en una autovía, sobre todo cuando tiene que ver con la regata del Bidasoa.

Si usted está dispuesto, no solo a nivel coste económico y financiero, sino a nivel medioambiental a exponer a los habitantes de la zona a las consecuencias que tendría en este caso la realización de una autovía de esas características, dígalos. Pero, no obstante, yo creo que ustedes cuando eran un partido serio, razonable, moderado, que pensaban las cosas y no lo que se han convertido ahora. Creo que planteamos soluciones racionales y lógicas como era la 2+1. Con lo cual, la invito yo creo, señora Olave, en este caso, a que se una a la moderación, a la racionalidad de la que ustedes hicieron gala en el pasado y que ahora mismo están instalados francamente, en esta cuestión al menos, en el populismo más exacerbado.

Por cierto, también he de decir en relación con esta cuestión, que ha dicho la señora Aznárez, lo ha dicho ella en relación con un comunicado que ha recibido, los túneles de Oieregi y Sunbilla sí que cumplen la normativa. En ese sentido no hay ningún tipo de problema. Lo que incumple la normativa en este caso, como digo, es la Directiva Europea. Desde hace ya más de quince años, dieciséis y pico en concreto, son los túneles de Belate y Almandoz, que estamos ya implicados en esa solución. Una solución que estamos hablando de aproximadamente cien millones de euros, y que el compromiso, como he dicho de este Gobierno, es llevarlo a cabo ya planificando su ejecución en los próximos ejercicios.

Con relación al desvío de los camiones, creo que he sido claro al respecto. No es una vía que cerremos, al contrario, es una vía que tenemos encima de la mesa de cara, como digo, a afrontarla en función de los datos, la motivación que tengamos, a través de los informes, a través de la práctica en la N-121-A. Sobretudo tiene que ver con la situación de las obras.

Si nos atenemos también a lo que ha sido la evolución del tráfico pesado de la N-121-A en los últimos ejercicios, estamos viendo que ronda entre el 25 del 28 por ciento el volumen de tráfico pesado que hay a diario en la N-121-A. Eso no ha sido una causa directa en ámbitos de siniestralidad. De hecho, ha habido ejercicios concretos, en el año 2015, en el cual el 27 por ciento del tráfico era de carácter pesado y donde no se produjo ningún accidente con causa de muerte. Y ha habido ejercicios, por ejemplo, en el año 2014, con un 25,7 por ciento de tráfico pesado, donde ha habido tres fallecidos con causa de muerte.

En este sentido creemos que no ha habido una evolución en este caso en el porcentaje de tráfico pesado. Sí que ha habido un pequeño incremento en el año 2019, seguramente no tanto derivado de lo que aquí se ha planteado. Está por ver todo lo tiene que ver en este caso con la implementación de los peajes en el País Vasco. En concreto en el 2018, el primer año en el cual se implementaron los peajes, el tráfico pesado es del 26,16 por ciento. En el año 2019 estamos hablando de un incremento, en este caso, hasta un 28 por ciento del tráfico pesado, respecto al tráfico total. Y está por ver anualmente qué consecuencias está teniendo en los próximos ejercicios, porque el 2020, como digo, no es un año comparable, de cara a ver realmente qué aceptación tiene el tráfico pesado en la vía de la N-121-A con todo lo tiene que ver con la siniestralidad.

Porque es un aspecto importante a la hora de afrontar las decisiones. La jurisprudencia, señora Regúlez, señor Araiz, la tenemos ahí, la marcan claramente, el marco y las reglas del juego a la hora de plantear ciertas decisiones. El aspecto de la siniestralidad está claro que está ahí. Ha sido una de las motivaciones realmente una situación tan cercana, cómo ha sido la 232, en La Rioja, se haya optado al final por avalar por parte de los tribunales esta opción.

Hay que recordar, en el caso de La Rioja, que estamos hablando de vías paralelas. En este caso no estamos hablando de vías paralelas, sino que estamos hablando entre lo que es la 121-A y la AP-15 de vías diferenciadas. Por tanto, a la hora de tomar y de comparar situaciones, realmente hay que tener en cuenta no solo lo que es la motivación jurídica, sino también las situaciones de hecho. Estamos hablando, como digo, lo que se refiere a la 232 y AP-68 y lo que es la 121-A y la AP-15. Porque no estamos hablando en este caso de la cuestión de Navarra en vías paralelas.

Por tanto, en ese sentido, como digo, estamos trabajando, monitorizando día a día, cuál es la situación, en este caso, de la N-121-A en cuanto al tráfico pesado. Estamos monitorizando también cuál va a ser la incidencia, en este caso, en lo que tiene que ver la incidencia de las obras. Un primer informe que tenemos fechado a día 23 de mayo demuestra que ha habido veintiuna incidencias en el momento del comienzo de la obra, pero han sido de carácter leve. Como digo, se está monitorizando de manera permanente para ver realmente cuál es la medida más adecuada de cara a reducir, en este caso garantizar al máximo posible la seguridad y reducir la siniestralidad de la vía.

Creemos que con la medida que ahora se ha puesto encima la mesa, motivada también desde el punto de vista policial y técnico, con la reducción de velocidad en lo que son los tramos en obra, creemos que va a estar garantizada la seguridad. Pero lógicamente, si la aplicación práctica de las obras y sus consecuencias que puede tener en este caso con el tráfico pesado, viéramos que hubiera un incremento de siniestralidad. Si para ello tuviéramos que tomar otro tipo de decisiones que tiene que ver con el tráfico pesado, no tenga ninguna duda, que en el ámbito de

nuestras competencias y en el ámbito de la motivación necesaria que debemos tener, las tomaríamos sin ningún tipo de duda.

Luego también, a la hora de tomar ciertas decisiones más estructurales, como digo y se ha dicho aquí por parte de algunos de los presentes, estoy totalmente de acuerdo, hay que equilibrar intereses a la hora de lo que es la gestión de la 121-A. Estamos hablando de los habitantes de la zona, estamos hablando también del impacto socioeconómico que tiene en este caso en la zona una vía internacional de estas características. Por tanto, hay que conjugar todos los intereses.

Eso sí, primando sobre todo y, ante todo, y por encima de todos los intereses, la seguridad vial de la vía, y reducir al mínimo las situaciones de siniestralidad de la vía. Esa es la vía, nunca mejor dicho, en la que está trabajando el Gobierno Navarra en ese aspecto. Sin cerrar puertas a ninguna solución, como digo, preservar la seguridad de la vía, pero siempre actuando desde el máximo grado de seguridad jurídica y, en todo caso, cumpliendo, como ha dicho señor Araiz, el cien por ciento. Nunca está asegurado, pero entiéndase que nosotros tenemos que actuar con los datos que tenemos y es nuestra obligación como Gobierno tomar decisiones que no supongan un riesgo en este caso de merma, para las arcas de todos los navarros y las navarras. Esa es la vía de trabajo que estamos haciendo e invito a todos ustedes a colaborar, en ese sentido. Muchas gracias, eskerrik asko.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez-Nievas López de Goicoechea): Muchas gracias a usted, señor Remírez, Vicepresidente y Consejero de Presidencia, Igualdad, Función Pública e Interior. Muchas gracias también a su Directora General, señora López, por su presencia, señora Jefa de Gabinete, señora Villafranca. Y no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión de esta Comisión.

(Se levanta la sesión a las 16 horas y 39 minutos).