DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

VIII Legislatura | Pamplona, 1 de julio de 2014 | NÚM. 42

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. SAMUEL CARO SÁDABA

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 1 DE JULIO DE 2014

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para informar sobre las medidas de seguridad y prevención existentes en los túneles de Almandoz y Belate.

(Comienza la sesión a las 10 horas y 4 minutos.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para informar sobre las medidas de seguridad y prevención existentes en los túneles de Almandoz y Belate.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Buenos días, señorías. Vamos a dar comienzo a esta Comisión de Fomento, que tiene un único punto en el orden del día. Es la comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para que informe sobre las medidas de seguridad y prevención existentes en los túneles de Almandoz y Belate, que ha sido solicitada por el señor Amezketa, de Bildu-Nafarroa Bai, quien para hacer la correspondiente introducción del asunto, tiene la palabra. Cuando quiera, señor Amezketa.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Buenos días. Gracias, señor Consejero y Jefa de Gabinete por su presencia y por la información que, no tengo ninguna duda, nos van a facilitar. Es evidente que hay una preocupación importante, larga, que viene de mucho tiempo atrás, por la Nacional 121 y sus circunstancias de todo tipo. En este caso, la petición de comparecencia la queríamos centrar fundamentalmente en lo que son las medidas de seguridad y las medidas preventivas existentes en los túneles de Almandoz y Belate que, por su longitud, son los que, obviamente, más riesgo conllevan.*

Creemos que probablemente está habiendo un tipo de incidencias con cierta frecuencia que son más frecuentes desde hace un tiempo que años atrás, que son, en definitiva, los incidentes de camiones por avería, por determinado tipo de avería dentro de los túneles.

Estamos convencidos de que conllevan un riesgo importante para el resto del tráfico, pero también para los propios servicios que tienen que proceder a su solución y nos gustaría que nos pusiesen al día de toda la normativa, pero más que de la normativa –la normativa supongo que la conocemos todos– lo importante es saber el nivel, el grado de cumplimiento de esa normativa.

Hay una duda previa que me gustaría resolver porque yo ya he oído versiones contradictorias. ¿Se considera la 121 A, y más concretamente los túneles, el conjunto, como parte de la Red Transeuropea de Carreteras y, por lo tanto, le es de aplicación la normativa de la Comunidad Europea o no? Eso como una pregunta previa para situarnos porque, insisto, yo he oído ambas versiones, que sí que es y que no es. He oído en algún sitio que están puestas por escrito por la Administración.

Solicitábamos, además –que no se si estará entre la información que nos traen– si era posible determinada información estadística sobre la frecuencia de las averías y su tipología. Pero, claro, dentro de los túneles, todo esto referido a ese espacio.

Planteada la situación, termino la intervención. Muchas gracias, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Amezketa. Para responder a todas las preguntas que el señor Amezketa ha dejado encima de la mesa, tiene la palabra el señor Consejero, no sin antes agradecer, como bien ha hecho el portavoz, la presencia del Consejero, del señor Nagore y de su Jefa de Gabinete para atender la petición de los grupos ante esta Comisión. Cuando quiera, el señor Consejero tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señorías. Señor Amezketa, usted ha explicado y ha resumido perfectamente el motivo de la comparecencia. No seré yo quien repita sus palabras por brevedad.*

Verán ustedes que en esta diapositiva se marca erróneamente la fecha del 24 de junio. Era la fecha prevista inicialmente para cuando hice yo esta presentación y la hemos trasladado al 1 de julio, no sé muy bien por qué razón pero, en cualquier caso, encantado de venir.

Voy a hacer una pequeña introducción de cuál va a ser el contenido de esta primera intervención mía. Primero trataré cuestiones básicas sobre seguridad, apreciables y visibles –digamos– por cualquier ciudadano que pase por los túneles en general, si se fija un poquito. Luego hablaré del detalle de cuáles son las medidas de seguridad y vigilancia que tenemos en los túneles. Muchas de ellas no se pueden apreciar a simple vista, pero están allá. Me centraré específicamente en las medidas antifuego y humo, que son las que despiertan siempre en general los mayores peligros en esta materia. Trataré, a continuación, como lo pide el texto de la comparecencia, la normativa de los túneles y su cumplimiento, sabiendo que hay cosas que son exigibles y cosas no aplicables. Aquí aprovecho para decirle que, efectivamente, nosotros entendemos que esta carretera forma parte de la Red Transeuropea y, por tanto, está sujeta a la normativa derivada de la Directiva 2004 que regula estas cuestiones. Acabaré con la estadística que usted me ha pedido, naturalmente, de las incidencias en los túneles o en las bocas de los túneles, porque forman parte del conjunto de ellos, que nosotros hemos ido desarrollando desde hace unos cuantos años.

Entraremos con lo que son, como he dicho antes, las cuestiones más visibles. Para empezar, debemos saber que existe una normativa de circulación en los túneles que prohíbe la circulación en

los mismos de determinados vehículos, peatones, ciclistas, vehículos de tracción animal, etcétera. Está prohibido que circulen por dichos túneles.

Los vehículos con problemas mecánicos están advertidos de que existen unos apartaderos construidos hace unos años en los cuales deben detenerse si tienen esos problemas mecánicos, fundamentalmente si esos problemas mecánicos tienen que ver con el humo o pueden producir humo. Eso es algo que está advertido por la señalización.

Hay que indicar que los vehículos que transportan mercancías peligrosas en general tienen prohibida la circulación por los túneles con excepción del periodo invernal. En el periodo invernal deberían hacer esa circulación en otro caso por el puerto, y todos ustedes comprenderán que el puerto no es un elemento de mucha seguridad en condiciones invernales para el transporte de mercancías peligrosas. Por tanto, en este periodo se les permite circular por los túneles.

Hay una serie de señales a la entrada: paneles de información, señalización semafórica, barreras mecánicas que se activan, se bajan, cuando existe algún problema y una serie de indicaciones que son claramente visibles. Hay semáforos desde la propia entrada.

Hay luego una serie de señalización –luego veremos todo esto en detalle– iluminación, control y videovigilancia que se da en el túnel. Hay ventiladores, iluminaciones en techos y paredes, cámaras de vigilancia en las entradas y también dentro del túnel, hay un centro de control que se sitúa entre los túneles. Además, hay una información para usuarios que se realiza a través de unos folletos editados por la Agencia Navarra de Emergencias, que son estos que están aquí, en los cuales se informa a los usuarios de cuáles son las medidas que deben tomar ante atascos, retenciones, averías, accidentes, incendios, etcétera. Esto, como digo, es una cosa más bien general.

Entrando ya en cuestiones concretas, y vamos a diferenciarlas en los dos túneles porque son diferentes, empecemos con el túnel de Belate, que tiene una longitud de casi tres kilómetros, una longitud bastante notable. Es el túnel con longitud más larga de nuestra Comunidad.

Empezaremos por el sistema de alumbrado. Tiene 314 luminarias de guiado, 795 luminarias interiores, 26 luminarias exteriores en las bocas del túnel, hay un centro de control en Belate con presencia permanente de un vigilante de seguridad y tiene un sistema de extinción de incendios que está desarrollado a través de un depósito de 50 metros cúbicos de agua, grupo de presión, 3 bombas eléctricas, 59 BIE –bocas de incendio equipadas– cada 50 metros en ambos hastiales, incluyendo manguera, lanza, mezclador de espuma y bidón de espumógeno. 78 extintores, dos cada 150 metros en ambos hastiales y 2 hidrantes exteriores. Aparte de eso, hay dos apartaderos interiores en cada sentido.

Hay suministro de energía eléctrica de emergencia, doble acometida de red eléctrica y tres grupos electrógenos, señalización de vial y balizamiento interior de acuerdo a normativa y zonas de parada en cada boca para vehículos averiados con cámaras exteriores de circuito cerrado de televisión, desvío de transporte de mercancías peligrosas –lo he comentado antes– salvo en época de vialidad invernal.

Al margen de esto, en el centro de control de Pamplona tenemos una serie de cuestiones que se relacionan también con Belate. Hay tres postes SOS exteriores que están conectados con este centro de control remoto, una cobertura tetra de radio para emergencias, cobertura telefónica de alguna comercializadora telefónica, redundancia y comunicaciones mediante fibra óptica, señalización dinámica y de cierre de túnel, doce paneles interiores de mensaje variable, un panel exterior de mensaje variable, dos señales de velocidad, catorce señales de aspa flecha, barrera de cierre de túnel en cada boca, seis semáforos exteriores de preaviso y acceso al túnel, dieciocho semáforos interiores, sistemas de megafonía con treinta altavoces en el interior del túnel y sistema de control de gálibo electrónico.

Tenemos un circuito cerrado de televisión con treinta y una cámaras interiores y cuatro exteriores, un sistema de detección automática de incidentes –todo esto se refleja en lo que controla el centro de Pamplona–, sistema de ventilación longitudinal con treinta ventiladores, algoritmo automático en caso de incendio que desencadena una respuesta automática en caso de incendio a la ventilación, sistemas de señalización y cierre de túnel; sensores ambientales, detectores de CO, tres anemómetros, tres detectores de opacidad, algoritmo automático de ventilación por contaminación, sistema de detector lineal de incendios, sistema de comunicaciones y treinta y nueve postes SOS interiores.

En cuanto al túnel de Almandoz, es un túnel que tiene un kilómetro y 220 metros. Por tanto, es un poco menos de la mitad del anterior. Tiene un sistema de alumbrado con 127 luminarias de guiado, 600 luminarias interiores, 13 luminarias exteriores en boca de túnel, un sistema de extinción de incendios con depósito de 90 metros cúbicos, grupo de presión con bomba auxiliar eléctrica y bombas principales eléctricas y diésel, 26 BIE –bocas de incendio equipadas– cada 50 metros, 28 extintores, 2 cada 150 metros, 3 bocas hidrantes, una apartadero interior por sentido, suministro de energía eléctrica de emergencia, doble acometida de la red eléctrica y 2 grupos electrógenos, señali-

zación vial y balizamiento interior de acuerdo a normativa, zonas de parada en cada boca para vehículos averiados con cámaras exteriores de circuito cerrado de televisión y desvío de mercancías peligrosas, como en el caso anterior, por el puerto.

En cuanto a cuestiones que tienen que ver con el centro de control de Pamplona, muy parecidas a las anteriores, cobertura telefónica para algunas comercializadoras, redundancia de comunicaciones mediante fibra óptica, señalización dinámica del cierre de túnel, seis paneles interiores de mensaje variable, un panel exterior de mensaje variable, dos señales de velocidad, ocho señales aspa flecha, barreras de cierre de túnel en cada boca, seis semáforos exteriores, seis interiores, sistema de megafonía con doce altavoces en el interior del túnel, sistema de control de gálibo electrónico, sistema de circuito cerrado de televisión con diez cámaras interiores y tres exteriores, sistema de detección automática de incidentes, sistema de ventilación longitudinal, dieciocho ventiladores, algoritmo automático en caso de incendio, sensores ambientales, dos detectores de CO, dos anemómetros, dos detectores de opacidad, algoritmo automático de ventilación por contaminación, sistema de detección lineal de incendios por cable eléctrico, sistema de comunicaciones, catorce postes SOS interiores, dos postes SOS exteriores y cobertura tetra de radio.

Dicho esto, que son las cuestiones generales que, como ven, es una amplia batería de elementos de seguridad y de vigilancia que tienen que ver con los dos túneles, vamos a centrarnos en las medidas específicas –algunas, lógicamente, están incorporadas en lo que he explicado antes– contra el fuego y contra el humo.

Desde el punto de vista de la prevención, tenemos zonas de parada habilitadas antes de las bocas para vehículos averiados, está el tema del desvío de las mercancías peligrosas por el puerto en época normal y el sistema de ventilación y funcionamiento automático del mismo mediante el algoritmo automático por contaminación.

Desde el punto de vista de la detección de incidencias, tenemos sistemas de circuito cerrado de televisión y de detección automática de incendios, sistemas de detección lineal de incendios y sensores ambientales del sistema de ventilación.

Desde el punto de vista de seguridad y evocación del usuario, y de actuación de los equipos de emergencia, hay un sistema de señalización dinámica y de cierre de túnel, un sistema vial y de balizamiento interior, megafonía, postes SOS y cobertura tetra.

Y desde el punto de vista de la respuesta y extinción, hay un sistema de ventilación que incluye el algoritmo automático en caso de incendios y sistema de extinción de incendios.

No obstante, debe reseñarse que todos los sistemas aportan su cuota de seguridad en mayor o menor medida en las situaciones de incendio o inundación por humo por avería de vehículos, al margen de que su protagonismo o servicio pueda ser mayor en otro tipo de emergencias.

Vamos ya a lo que es la normativa de seguridad de túneles, que parece que centra un poco el interés del Parlamentario que ha solicitado esta comparecencia.

Esto es un díptico que edita la Comunidad Europea en relación con equipamientos. Está, evidentemente, simplificado; luego veremos el detalle.

Tenemos la normativa que rige los requisitos de seguridad en túneles de carretera del Estado, que es el Real Decreto 635/2006, de 26 de mayo, entendemos que solo se aplica en la Red de Carreteras del Estado y no en la Red Foral, y aquí en Navarra nos acogemos a la directiva europea sobre la que se ha redactado ese real decreto porque no tenemos redactada nosotros una norma específica en desarrollo de esa directiva, que es la Directiva Europea 2004/54/CE, sobre Requisitos Mínimos de Seguridad para Túneles de la Red Transeuropea de Carreteras. Por lo tanto, le vuelvo a reafirmar en la pregunta que me hacía al principio.

Por tener más de 500 metros de longitud –uno tiene casi 3 y el otro tiene 1,220– y formar parte de la Red Transeuropea, los túneles de Belate y Almandoz quedan incluidos en el ámbito de aplicación de dicha directiva. Aquí hay un elemento importante: por estar construidos antes de su publicación, la norma concede para estos túneles un plazo de adaptación que vence en el mes de abril de 2019. Hasta entonces, hasta esa fecha, no se puede hablar stricto sensu de incumplimiento de dicha directiva. Luego veremos qué cosas se cumplen de antemano y qué cosas quedan pendientes.

Otro elemento a considerar es que en un estudio que hizo el Ministerio, creo que fue en el año 2009, hace 5 años, en relación con esta materia y en el ámbito español, detectó que había 396 túneles, de los cuales 315 no cumplían esta directiva y 81 sí lo hacían. Evidentemente, los más recientes lo estarían haciendo. Esto supone que el 80 por ciento de los túneles no se ajustaba a esa norma, aunque advierto nuevamente que existe ese plazo hasta 2019.

En aquel momento, el Ministerio estimó una inversión necesaria de 360 millones y las principales necesidades se referían a construcción de salidas de emergencia, instalación de ventilación, detección y extinción de incendios, adecuación de estructura y drenaje, alumbrado, instalaciones de

control y señalización viaria. Muchas de estas son existentes en nuestros túneles.

Para finalizar, y por que tengan una visión también completa de lo que son las exigencias de esta directiva, ella misma establece que en cuanto a las medidas que no se cumplen ahora mismo, y consciente de las dificultades técnicas y económicas que puede suponer, la directiva deja la puerta abierta a compensar su carencia mediante el refuerzo de medidas ya existentes o la implementación de dos adicionales si así lo justifica el correspondiente análisis de riesgo. Es decir, en un caso extremo podríamos decir: "no tenemos capacidad para desarrollar no sé qué elemento porque es carísimo". Pues podríamos proponer, a través de un análisis de riesgo, el suplementar las medidas que ahora existen y solicitar que con estas medidas se considerara que el túnel ya cumplía con las exigencias de seguridad que marca la directiva.

Por tanto, la directiva establece también una puerta trasera para, en determinados casos, intentar que todo lo que se exige a este respecto, se cumpla. Nosotros no queremos acogernos a esta puerta pero, en cualquier caso, existe.

Aquí vamos a hacer a partir de ahora un análisis en un cuadro, porque creo que es como se ve más fácilmente, de qué cosas se cumplen respecto a las exigencias de la directiva y en qué cosas no estamos cumpliendo con esa exigencia de la directiva.

Vemos que aceras sobreelevadas cumplimos en ambos casos, salidas de emergencias no tenemos, tenemos unos lugares para resguardarse pero no hay salidas de emergencia. Es decir, no hay un túnel de escapatoria de personas por el cual puedan escapar del túnel principal donde circulan vehículos en caso de que exista un problema de fuego, humo, etcétera.

Las conexiones transversales cada mil quinientos metros, lógicamente, no se aplican porque al no tener, no hacemos conexiones transversales. En su momento habrá que hacerlas. Es una obviedad.

Apartaderos como mínimo cada mil metros, en el caso de Almandoz no se aplica, aunque tiene, y en el caso de Belate no se cumple porque no cumple con la distancia mínima y les falta estación de emergencia.

Drenaje de líquidos tóxicos no se cumple, no tenemos ese drenaje. Evidentemente, esto se exige si pasan mercancías peligrosas, como es nuestro caso durante cierto periodo del año.

Centro de control, existe. Circuito cerrado de televisión, existe. Sistema informático de extracción de humos automático o manual, existe. Iluminación normal, cumplimos; de seguridad, cumplimos; iluminación de boca, cumplimos; ventilación mecánica, también; doble suministro eléctrico, se cumple; generadores de energía, se cumplen; sistema de alimentación interrumpida, se cumple; detectores de CO, se cumple; opacímetros, también; cable para detección de incendios, se cumple; detección automática de incendios, se cumple; estaciones de emergencia como mínimo cada cincuenta metros; se cumple.

Resistencia de los equipos al fuego, básicamente son los cables, creo que es, el cableado, en este caso, no se cumple. Medidas relacionadas con el funcionamiento, ¿hay campañas de información? Cumplimos. ¿Hay manual de explotación? Existe. ¿Simulacros periódicos y ensayos? Sí, salvo los simulacros a escala real, que hay que hacer cada cuatro años y el último se hizo en 2009.

Señalización de salidas y equipamientos de emergencia, se cumple; señalización según norma 8.1 y 8.2-IC, se cumple; paneles de señalización variable, lo mismo. Barreras exteriores, se cumple; semáforos exteriores se cumple; semáforos interiores, se cumple; megafonía, existe; abastecimiento de agua cada doscientos cincuenta metros como mínimo, se cumple; aforadores, se cumple; sistema de radio o comunicación, se cumple; mensajerías de emergencia por canales de radio para usuarios cuando existan, no se aplica en este caso porque no existe.

En resumen, podemos decir que, respecto a la normativa europea de aplicación a Belate y Almandoz, porque ambos túneles disponen de todas las medidas que serán obligatorias en 2019, con la excepción de las siguientes: salidas de emergencia, drenajes de líquidos tóxicos en los meses en que se permite el paso de vehículos con mercancías peligrosas –lógicamente, si se ponen drenajes, estarán para esos meses y para todos los demás–, estaciones de emergencia en los apartaderos, cableado superficial no resistente al fuego y, en el caso de Belate, apartaderos como mínimo cada mil metros, ya que existen pero la interdistancia entre ellos es de mil cien. No se cumple por muy poquito.

Hay que decir, dichos los defectos, que también tenemos algunos superávits en seguridad respecto a la normativa europea, por ejemplo, los puntos de abastecimiento de agua están cada cincuenta metros en vez de cada ciento cincuenta metros como establece la directiva. Tenemos un centro de control, tenemos un sistema informático de extracción de humos, tenemos doble suministro eléctrico, detectores de CO, opacímetros, sistema de detección automática de incendios y cable para la detección de incendios, que eso solo es obligatorio en uno de los dos y tenemos en los dos; barreras exteriores, paneles de señalización variable y megafonía a lo largo del túnel.

Dicho esto, pasamos a las estadísticas que forman parte del último punto que se solicitaba en esta comparecencia.

Empezaremos por decir que, según la información registrada en la base de datos de incidencia del Centro de Control de Conservación de Carreteras, entre los meses de enero de 2009 y junio de 2014, es decir, en los últimos cinco años y medio, se han registrado los siguientes incidentes:

Trescientos sesenta incidentes por avería de vehículos en el interior o acceso de los túneles de Belate y Almandoz que causaron corte de carril o cierre completo de túnel. Prácticamente, hay un incidente cada cinco días o cada cinco días y medio, si quieren ustedes. Esta es la media que podría extraerse, burda, pero aproximadamente podría decirse que existe esta media.

De todos estos accidentes, en estos 360 incidentes en 5,5 años, solo se ha producido un incendio en el interior del túnel, que se produjo en julio de 2011 y que produjo una serie de daños que costó reparar. Se produjo un incendio en un camión en la zona de parada exterior de Almandoz, esta vez fue en mayo de 2014 y ha habido 22 con presencia de humo en un túnel debido a la rotura de turbo de un vehículo. Todos los demás han sido averías variadas pero que no han generado, en principio, más inconveniente que el que un camión se pare y haya que sacarlo.

Es decir, un incendio en el interior, un incendio en el exterior, veintidós en el interior con rotura de turbo y, por lo tanto, produciendo humo.

Vista la estadística de otra manera, podemos decir que de los 360 incidentes, el cien por cien, en el interior, todo tipo de averías, 203, es decir, el 56 por ciento. En el descansillo interior 76, también están en el interior. Serían, por tanto, sumarían el 77 por ciento. En el descansillo exterior 64, un 18 por ciento y en la boca 17, un 5 por ciento.

En cuanto a la tipología de vehículo, la mayoría han sido camiones, 52 por ciento, 188 incidentes de los 360. Coches han sido un 45 por ciento y un muy menor porcentaje de autobuses y motos.

En cuanto a incidencias por humo y fuego, que ya he dicho que fueron uno, uno y veintidós, está comentado anteriormente.

En cuanto a inundación de humo por turbo roto por año, de los 22 que hemos comentado, 6 se produjeron en 2009, uno se produjo en 2010, 3 en 2011, 2 en 2012 antes de la habilitación de zonas de parada, en 2012, 3 después de esta habilitación, 3 en 2013 y en 2014 llevamos 4. Por tanto, esto suma los 22 que les he comentado anteriormente.

En cuanto a incidentes por vehículo averiado, de los 360 –es otra manera de expresarlo–, en 2009 fueron 26, en 2010, 68; en 2011, 69; en 2012, 13, bajó notablemente; en 2012 antes de la habilitación, 13, después de la habilitación, 64; en 2013, 70 y en 2014 llevamos 50. En total, hacen 360.

Finalmente, ¿cuál es el futuro para resolver esta cuestión? Nosotros nos planteamos claramente que el futuro está en el desdoblamiento. De ahí que hayamos sacado un concurso de ideas para el desdoblamiento de estos túneles con la intención de que este concurso oriente los proyectos que posteriormente deban acometerse y, en definitiva, propiciar a través de esta iniciativa que esta obra del nuevo túnel se construya antes de 2019.

¿Por qué hemos optado por este desdoblamiento de túnel? El otro día lo comenté en una respuesta oral a una pregunta que me hacía el Parlamentario Eloy Villanueva. En definitiva, creemos que mejor que hacer un túnel para evacuar personas solamente, es mejor hacer un túnel que sirva, intercomunicado con el otro, para esa doble función de vehículos y de personas porque nos va a aportar mucha más flexibilidad y en el caso de avería de un túnel que se pueda utilizar el otro en doble sentido. Inicialmente, cada túnel tendrá dos carriles, uno en un sentido y otro en el otro pero, en el caso de que haya cualquier problema en uno, podremos utilizar el otro en doble sentido.

Entendemos que esto mejorará muchísimo las incidencias y el tráfico en esta carretera porque, siendo una inversión muy importante –inicialmente se ha estimado en 200 millones; veremos al final los proyectos y las licitaciones a dónde nos llevan– entendemos que es un esfuerzo, para que ustedes tengan una idea, de la dimensión de la autovía a Jaca en el tramo de Navarra. Es decir, es un esfuerzo para bastantes años que ya en sí supone un reto y un desafío fundamental que de aquí a 2019 estará muy presente y tendrá una gran incidencia en el presupuesto.

Con esto acabo mi exposición y me someto a las preguntas que ustedes quieran hacerme. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Consejero. Señor Amezketa, su turno, cuando quiera.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Muchas gracias, señor Presidente. Gracias, señor Consejero por toda la información que supongo y espero que, como es habitual, nos hará llegar además.*

Una buena parte de esta intervención ha sido la lectura del detalle de muchas cosas necesarias, efectivamente, que si alguien se ha preocupado, también las puede tener conocidas y en la mano.

A mí me hubiese satisfecho bastante más haber escuchado que están en marcha, que funcionan, que disponen de todas las medidas de seguridad

que, como mínimo, la normativa exige y, además, que todo está funcionando correctamente.

Algunas cosas se ha dicho que, efectivamente, no existen, y algunas no pueden estar: las salidas de emergencia, esa situación, es obvio. Pero cuando se dice que el sistema de ventilación, en caso de incendio parece que es fundamental, el plan de actuación de los túneles de Almandoz y Belate, plan de actuación del Gobierno de Navarra, es de 2006, entonces esto es lectura y luego vendrá la pregunta. Dice que debe hacerse notar que la realización de un estudio completo y real de la respuesta de la ventilación del túnel de Belate y del túnel de Almandoz ante un incendio podrían modificar las actuaciones que van a describirse seguidamente para cada una de las zonas. Primera pregunta: ¿ese estudio completo se ha llegado a realizar en algún momento o no? Esto se repite en varias ocasiones: posible revisión, etcétera.

Luego hay cosas como la siguiente. Sigo leyendo. Está hablando de la zona 1 del túnel de Belate, que es la zona menos comprometida, con menos riesgo, en todo caso, y en el supuesto de incendio dice: Los ventiladores deben ser apagados para evitar problemas en el caso de un incendio en esta zona. Deben ser apagados. Un documento del Gobierno de Navarra dice: Anexo II, Plan de Actuación del Túnel de Belate y Almandoz, y es el Anexo II de un documento del Gobierno de Navarra que dice: Plan de Emergencia para Túneles, que es, de alguna manera, la transcripción de la normativa europea de 2004 y del 635 de la normativa del Estado de 2006. Dice eso.

Pero cuando habla del resto de las zonas del túnel, dice lo mismo: zona 2. En el momento en el que empiece hay que apagar porque los riesgos de mantenerlo son superiores. Sigo leyendo: Dichos ventiladores deben ser apagados –esto ya habla de otra zona, la zona 3– ya que el calor podría dar lugar a problemas en los aislamientos eléctricos de los mismos, derivándolos…. De ello se derivaría con una gran probabilidad que quedarían fuera de uso todos los sistemas de seguridad de los túneles: ventilación, iluminación, cámaras, etcétera –estoy leyendo. Por lo tanto, en caso de producirse un incendio en esta zona, los humos deberían conducirse contando con el trabajo de un sistema de ventilación muy mermado en sus prestaciones.

Entonces, primera pregunta: ¿sigue siendo todo esto así? Es decir, ¿la instalación de ventilación es la correcta, es la lógica, es la segura o sigue estando sujeta a estas obligaciones? Yo desconozco si hay normativa que haya modificado esto. Lo desconozco. Y lo desconozco porque no la he encontrado. Si ustedes me dicen que hay otra normativa posterior; de acuerdo, pero yo no la he encontrado, no he sido capaz de encontrarla. En esas situaciones, seguramente estamos hablando idiomas diferentes.

Había pedido yo los datos que, en definitiva, nos ha dado sobre incidencias. Una de las cosas que usted ha dicho: esto está aún incumplido. Los circuitos eléctricos de medida y de control estarán diseñados de tal manera que un fallo local debido, por ejemplo, a un incendio, no afecte a los circuitos que no hayan sufrido daños. La 2.17.2 de la normativa. Eso no estaba hace tres años y sigue sin estar ahora, pero entre medias hubo un incendio, que fue el de julio, ahora va a hacer tres años, en el que las consecuencias fundamentales fueron que se llevó por delante todas las instalaciones. Todo lo habido y por haber dentro del túnel. Y obligó a que estuviese dos meses y medio, casi tres, cerrado. ¿Se han vuelto a poner todas las instalaciones y seguimos en la misma? Que nos lo expliquen.

Yo he vivido una rotura de turbo en el túnel. Tela marinera, como decía aquel. Una rotura de un turbo, que no acaba en incendio, que lo que salen, para entendernos, son miles de toneladas de humo. Nos hemos entendido, sí, me entienden la exageración. Sale el humo de qué forma. No se ve nada durante no sé cuánto rato. Y si aquello en vez de quedarse solo en humo, continúa, que puede ser perfectamente, no quiero ni contar la que se puede montar con una ventilación que, además, en sus normas se dice que, según como sea, hay que apagarla.

Me ha parecido ver tres roturas de turbo en 2012, otras tres en 2013 y cuatro en 2014. Las cuatro de 2014 me encajan más con otra información. Y me encajan más porque si estamos hablando de cinco meses, casi es una por mes. Cuatro en 2014, llevamos medio año y llevamos ya, en relación con los años anteriores, el doble. Me encaja bastante más esa información que la otra, pero no la voy a poner en duda.

¿Qué medidas hay ante eso? Porque medidas pueden existir. Se puede desde organizar caravanas para que en determinados momentos y condiciones pase una serie de camiones con todas las medidas de seguridad, uno detrás de otro, con todo controlado o se pueden poner detectores de calor previo que quinientos metros después de haber pasado el camión le digan: Usted espérese, que lleva una temperatura muy por encima de lo recomendable y hay un 40, un 50, un 60 por ciento de que, una vez dentro del túnel, pase algo. Esos son unos arcos que funcionan y que hay en montones de sitios.

Hay una parte de la normativa europea que habla de túneles. Por las referencias que hace podría encajar Belate perfectamente. Exige que se haga un análisis de riesgo por organismo indepen-

diente y reconocido para determinar qué riesgos hay. Pregunta: ¿se ha llegado a hacer alguna vez? Yo tengo delante los planes de emergencia y demás. Estos planes de emergencia no son un estudio de riesgos, son otra cosa. No es un análisis de riesgos.

Usted ha dicho que ya se hacen campañas. Las campañas están de una forma expresa: Periódicamente se organizarán y llevarán a la práctica campañas de información para usuarios sobre la seguridad de los túneles. Nos ha enseñado un folleto, que yo debo reconocer que es la primera vez que lo veo. No me cabe duda de que tendrá muchos años, pero campañas de verdad para mentalizar a todo el mundo que pasa habitualmente de cuáles son los riesgos y los problemas...

Hay otra medida que la normativa europea plantea: cuál es la distancia, en tiempo, obviamente, hasta los servicios de emergencia más inmediatos, en este caso, hasta los servicios de extinción. Ese espacio de tiempo, ¿propicia una intervención inmediata, rápida, o ya por sí mismo conlleva que va a haber quince o veinte minutos en los que es imposible que se acuda por falta de tiempo material? No recuerdo ahora cuál es en la normativa, pero también se habla de una mayor cercanía e incluso de ubicaciones en la misma zona, que puede ser en una de las bocas, en las dos o al lado del centro de control. Es decir, mayor cercanía, en este caso.

Sinceramente, después de la información recibida, seguimos pensando que hay carencias importantes. Algunas es obvio que no pueden ser resueltas. Otras, muchas de ellas, sí que tendrían que poder ser resueltas. No hay medidas de prevención suficientes para garantizar que no haya graves consecuencias, por decirlo de alguna manera, ante determinados accidentes. El tema de las roturas de los turbos, guárdenselo en la cabeza por si acaso.

Y en el tercer Plan de Carreteras hay dos actuaciones previstas: la 221 y la 222. Me parece que cada una de ellas con un presupuesto de 10 u 11 millones de euros. Si mal no recuerdo, eran a repartir entre 2014, una íntegra en 2014 y la otra a repartir entre 2014 y 2015. No sabemos exactamente qué actuaciones eran porque la información de detalle no está en el Plan de Carreteras o no está lo suficientemente explicada, pero sería de agradecer que ustedes nos dijesen eso.

La normativa europea, y esta ha sido la primera pregunta, es muy pertinente. Ustedes han dicho que sí, que está dentro de la Red Transeuropea de Carreteras. Si este túnel, en lugar de estar donde está, estuviera sesenta kilómetros más al norte, en territorio del Estado francés, no estaría habilitado para soportar el tráfico en las condiciones que en el túnel de Belate se están dando. Esta es, obviamente, una afirmación personal, pero no tengo ninguna duda, a la vista de todo esto, de que no estaría habilitado por incumplimiento. Probablemente, en el Estado francés se han tenido muchas experiencias más desgraciadas en este sentido y son bastante más estrictos y exigentes, pero mucho me temo que aquí nos estamos pasando de la raya en la falta de cuidados. Nada más y muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Amezketa. Abrimos, a continuación, la intervención de los grupos parlamentarios empezando por Unión del Pueblo Navarro. Cuando quiera, señora Castillo, tiene la palabra.*

SRA. CASTILLO FLORISTÁN: *Gracias, señor Presidente. Muy brevemente quiero agradecer todas las explicaciones que nos ha dado el señor Consejero, también la presencia del señor Nagore y la señora Herce.*

En realidad, a nosotros nos parece que las explicaciones han sido exhaustivas y reales, es decir, en cuanto a que han apoyado sus argumentos, efectivamente, en el cumplimiento de la legislación europea. Además, la legislación se cumple o bien exhaustivamente porque se está en ese momento con todos los requisitos, digamos, a punto o porque también hay un periodo de transición, un periodo de tiempo en el que la propia legislación europea da la posibilidad de ir cumpliéndolos. En estos dos casos son en los que se hallan las dos infraestructuras por las que hoy se pregunta. Por lo tanto, la legalidad, en este caso, nosotros creemos que está francamente probada.

Luego hay una cuestión que nos gustaría recalcar únicamente, y es que cuando hablamos de medidas de seguridad y vigilancia, sobre todo en estas infraestructuras que son tan importantes, que han supuesto un cambio total de los modos, de los comportamientos en cuanto a la circulación, se ha de hacer siempre con rigor, como se ha hecho por parte del departamento.

Difícilmente podremos evitar que haya cierto alarmismo si estamos basando las posturas políticas de cada grupo en informaciones que en unos casos pueden ser muy exactas y en otros casos pueden ser, desde luego, particulares y, cuando no, son, en algunos casos, ciertamente sesgadas porque son opiniones personales, como en su caso, la última valoración que ha hecho sobre si esta situación se diera en el territorio francés, no ocurriría esto.

Efectivamente, no sabemos qué ocurriría, pero, desde luego, estarían seguramente en la misma postura en la que estamos en Navarra puesto que estarían sujetos a la normativa europea y si los túneles hubiesen sido construidos con anterioridad no creemos que el Gobierno francés hiciese algo

diferente de lo que está haciendo en este caso el Gobierno de Navarra. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Castillo. Por parte del grupo socialista, señora Esporrín, cuando quiera tiene la palabra.*

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: *Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días. Una vez más quiero dar la bienvenida y agradecer la información que nos ha trasladado el señor Consejero, el señor Zarraluqui así como la presencia del señor Nagore y la señora Herce.*

Quiero decir que, desde luego, evidentemente, el riesgo cero es imposible. Todos sabemos que pueden pasar miles de cuestiones, accidentes, averías, etcétera, que hacen que el riesgo cero sea imposible. Indudablemente, dentro de un túnel el riesgo siempre es mayor que en una carretera a cielo abierto.

Eso no quita para que extrememos las medidas de seguridad, y yo creo que es responsabilidad de cada uno de los dirigentes y de todos los que estamos en la Administración trabajando para ello el poner todo nuestro entendimiento, conocimiento y medios disponibles para que no sucedan los accidentes que luego tienen tan graves consecuencias.

En cualquier caso, cuando hicimos la visita a la Nacional 121, visitamos el centro de operaciones y a la vista nos parecía que la situación era más o menos correcta. Con lo cual, evidentemente, todo es mejorable, y ya nos han dicho las cuestiones que tienen que mejorar. Quiero animarles a que sigan en el cumplimiento de ellas para evitar, evidentemente, cuantos más riesgos, mejor.

Sabemos que se han hecho medidas importantes como, por ejemplo, las zonas de apeamiento o aparcamiento que se hicieron cuando estaba el señor Astiz en 2012 para que si un camión sube y detecta algún tipo de avería, pueda aparcar previamente a introducirse en el túnel. Nos parece una medida importante, así como todas las que nos ha comentado de detección de incendios, de humo, etcétera, y demás cuestiones.

En cuanto a eso, queremos exigir o pedir que se sea estricto en cuanto al cumplimiento de las normas de seguridad. Yo creo que todo lo que trabajemos en ello es poco, con lo cual quiero insistir en esa materia.

También, por ejemplo, los folletos informativos de los túneles que nos ha dicho que existen, si yo soy una persona que va por primera vez por estas carreteras y no conozco los túneles, yo quisiera saber dónde se pueden obtener esos folletos o esa información. Yo entiendo que si vas de viaje, es difícil parar a coger un folleto, pero quiero saber dónde están al acceso de las personas que quieran obtener esta información previamente a pasar por estos túneles.

Nos ha dicho que existe algún déficit en salidas de emergencia. Ya nos ha comentado que cuando se haga el desdoblamiento…, pero mientras, si se puede hacer algún tipo de salida alternativa o los refugios y apeaderos para personas en el caso de que hubiera algún accidente, si se puede hacer alguna especie de trasvase, salida o refugio para personas si pasa algo porque, evidentemente, las incidencias son elevadas.

Yo creo que los trescientos sesenta incidentes en cinco años, uno cada cinco días, como usted nos ha dicho, son como para tener las medidas de alerta puestas al máximo de su funcionamiento.

Una cosa en la que sí que quería hacer hincapié, y yo creo que no se ha hecho o no me he dado cuenta de que nos lo haya comentado el señor Consejero, sería en la formación de los trabajadores. Yo creo que es importantísimo que las personas que están trabajando en la sala de control y en todo lo relacionado con la proximidad de los túneles, que estén efectivamente familiarizados y bien formados en todas las técnicas de detección de posibles accidentes o posibles incidencias para, en el caso de que se produzcan, desde luego, yo creo que incide fundamentalmente que la formación de las personas esté actualizada y acorde con la normativa para que esas incidencias no vayan a más, que se puedan, efectivamente, activar las medidas de seguridad o que sean unos meros vigilantes de cámaras de seguridad que no pudieran estar al cien por cien de todas las medidas que se puedan adoptar.

Quiero insistir en esto, que nos parece fundamental, que los trabajadores estén familiarizados y muy bien formados porque, desde luego, de ahí se derivan unas altas responsabilidades de todos, de ellos en primer lugar pero de quien les ponen también. Nos parece muy importante. Nada más y muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Esporrín. Por Aralar-Nafarroa Bai, señor Longás, cuando quiera, tiene la palabra.*

SR. LONGÁS GARCÍA: *Gracias, señor Presidente. Señorías, señor Zarraluqui, señor Nagore, señora Herce, egun on. Gracias, por supuesto, por la información que nos ha facilitado. Como siempre, ya la iremos analizando.*

Aquí se ha dicho que si son valoraciones, que si en Francia o no en Francia. Lo que pasa es que también hay distintas maneras de enfocar las cosas. Una es decir: Cumplimos la normativa porque tenemos plazo y ya está; y otra es ser más exigentes. Es verdad que hay países que, quizás también por su propia experiencia histórica, porque la propia directiva europea es consecuencia. A veces,

muchas veces, esta legislación va a trompicones, a impulsos de la realidad y se van endureciendo las exigencias en materia, por ejemplo, de seguridad, requisitos técnicos, etcétera, por la experiencia acumulada. Y hay países que también en eso tienen más experiencia acumulada.

Por otra parte, se nos ha dicho que hay cosas que no se cumplen y hay otras que sí. Lo que pasa es que está bien que algunas se cumplan con creces, pero el problema está siempre en lo que no se cumple, lógicamente.

En este sentido, es verdad que el túnel se hizo cuando se hizo, se hizo como se hizo, que hay limitaciones evidentes y que seguramente muchas de esas limitaciones no se podrán resolver hasta que se desdoble el túnel, efectivamente. Supongo que entonces sí que también para el tubo que está plenamente construido le será también de aplicación la normativa, por tanto, digamos, en la medida en que se pueda preservar tal cual. Técnicamente no sé ni si eso es posible, pero en ese caso habrá que aplicarla plenamente.

En este sentido, yo tengo una duda en relación con la directiva europea. La directiva europea marcaba un plazo de transposición y el Estado lo hizo. Ese decreto no es de aplicación tal cual a Navarra, entiendo yo, sin embargo, en Navarra se está aplicando la directiva pero no se ha cumplido esa obligación de transposición. Hay una normativa que afecta a esos dos túneles pero formalmente no se ha cumplido. No sé qué implicaciones jurídicas tiene eso.

En esa directiva, como ha dicho el señor Amezketa, se habla de análisis de riesgo que en la normativa estatal desarrollan sus requisitos, etcétera, de la manera en que habría que hacerlo. Habla de elementos a tener en cuenta como la geometría del túnel, el entorno, el equipamiento, pavimento, tráfico, tiempo de llegada de servicios de emergencia y luego va desgranando los requisitos. No sé si existe.

Usted no ha hecho mención a eso y sí que creo que, desde luego, dadas las circunstancias del túnel, las condiciones en las que está, las incidencias que se producen y las características del propio eje de comunicación, que es muy relevante para una zona de Navarra y que, además, soporta mucho tráfico de mercancías, yo creo que, en ese sentido, sería bastante relevante disponer de análisis, no ya planes de emergencia sino de análisis de riesgo.

Por cierto, también la directiva establece que cada dos años, creo que son, hay que hacer un informe y enviarlo a la Comisión Europea, supongo que a través del Estado, con todas las incidencias que se producen, etcétera. Supongo que esas cuestiones también se están cumpliendo.

Poco más tengo que decir. Me ha sorprendido, porque esperaba que el número de incidentes con camiones fuera bastante mayor porcentualmente, que sea más bien reducido. Eso, seguramente, tiene que ver, sobre todo en el caso de automóviles y también en el de camiones, porque en el de autobuses estábamos comentando, es muy bajo, con el mantenimiento y las condiciones. Yo no sé qué posibilidades hay de actuar en ese sentido. Seguramente no es su departamento, pero también sería interesante ver la manera de actuar de forma preventiva porque si se producen incidentes en los túneles, se producen accidentes sin más en otros tramos de carretera, etcétera.

Tanto por la evolución como por la distribución porcentual, sí que parece que hay alguna relación entre las condiciones de mantenimiento de los vehículos, los autobuses están muchísimo más controlados, y yo creo que eso puede explicar la escasa incidencia. Sin embargo, seguramente sobre todo el peso de los turismos pueda tener que ver con eso. Desde luego, el estado del túnel y el estado de la vía es inapelable, es el que es. Es un eje muy relevante y muy delicado, como decía, por el peso del tráfico de mercancías.

Por tanto, hay que trabajar en muchas direcciones, hay que ser exigente en las condiciones de seguridad de los túneles pero, como digo, seguramente también se pueda actuar en otras direcciones que también puedan contribuir a mejorar la seguridad de las carreteras en general y, desde luego, de ese tramo en particular. Nada más y gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Longás. Señor Villanueva, por parte del grupo Popular, cuando quiera.*

SR. VILLANUEVA CRUZ: *Gracias, Presidente, y también gracias y buenos días al Consejero, al Director General y a la Jefa de Gabinete que le acompañan. Yo, muy brevemente, quiero agradecer las informaciones que ha facilitado. Creo que todos estamos de acuerdo en la necesidad de seguir trabajando para buscar soluciones en esta vía. Ya sabe cuál es nuestra opinión sobre la posibilidad o no de estudiar el desdoblamiento conjunto. Pero, en cualquier caso, obviamente, y respecto de los túneles, estamos totalmente de acuerdo en que hay que intentar cuanto antes acometer esa modificación que, sin duda, será sustancial y buena en el futuro.*

Ha sido usted muy extenso en cuanto a las medidas de seguridad y la posibilidad que hay o no hay de implantar algunas más. Algunas, evidentemente, si no se produce el desdoblamiento, física o materialmente es imposible llevarlas a cabo.

En cualquier caso, sí que me llama la atención –se ha dicho ya casi todo por parte de otros portavoces y no voy a repetirme– una cuestión sobre la

cual me gustaría que usted pudiera dar algún detalle si, efectivamente, es así como lo hemos entendido algunos portavoces, respecto de la restitución de los equipos después del incendio del año 2011 por equipos que, siendo nuevos, incumplían la normativa, tal como he entendido que usted explicaba en los correspondientes cuadros.

Por lo tanto, en julio de 2011, usted no era el Consejero, pero, independientemente de que usted no fuera el Consejero en ese momento, seguro que tiene información porque a mí eso sí que me parece sorprendente, que habiendo posibilidad y necesidad sobre todo, porque no quedaba más remedio, de poner unos equipos nuevos, se repitiera el esquema de cuando se construyeron los túneles con unos equipos que no guardan las medidas debidas de seguridad respecto de la normativa.

Yo le animo a seguir trabajando, a agilizar cuanto antes las necesidades que tiene toda la vía y también, especialmente, estos túneles. Por mi parte, nada más. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Villanueva. Por Izquierda-Ezkerra, señor Mauleón, tiene la palabra.*

SR. MAULEÓN ECHEVERRÍA: *Egun on, buenos días a todos y a todas. La verdad es que, por mi parte, poco más que añadir. Quizás queden algunas preguntas por aclarar.*

Lo ha ido apuntando, pero sí que me gustaría, de aquellos parámetros que no se cumplen, cuáles, por así decir, se pueden o está en nuestra mano poder repararlos y si hay previsiones de ello y cuáles, salvo desdoblamientos u otro tipo de medidas, son prácticamente imposibles de cumplir. Yo creo que eso es importante.

En todo caso, también qué medidas tienen previstas desde el punto de vista de la prevención, es decir, si en el corto plazo está previsto seguir, no sé, incidiendo en las campañas de sensibilización ciudadana o qué tipo de cuestiones se piensa hacer desde el punto de vista de la prevención.

En todo caso, también queremos sumarnos a las preguntas que le hacía el señor Amezketa sobre lo referido a esos estudios de ventilación, a esos análisis de riesgos independientes, si se han hecho, si se piensan hacer o en qué situación está todo ese asunto.

En todo caso, queremos incidir también en lo que está diciendo todo el mundo de la necesidad, lógicamente, de prevenir, de mantener y de cumplir al máximo la ley en todo lo que tiene que ver con la seguridad. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Mauleón. Terminada la ronda de los grupos, le devolvemos la palabra al señor Consejero para que responda a todas las cuestiones que han surgido en las distintas intervenciones. Cuando quiera, señor Consejero, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Muchas gracias. Muchas gracias a todos por sus comentarios, en algunos casos muy positivos. En mi exposición he descrito lo que entendía que era objeto de la pregunta del Parlamentario que solicitaba la comparecencia, y creo que he descrito las deficiencias o los no cumplimientos, vamos a decirlo así, de la directiva europea, teniendo muy claro que estos cumplimientos solo son exigibles a partir de 2019. Es decir, que jurídicamente no tenemos obligación de cumplirlos hasta esa fecha.*

Eso no quiere decir que no queramos hacerlo y que no vayamos haciendo cosas. Las vamos haciendo y luego comentaré alguna de ellas, precisamente en el campo de la ventilación que comentaba el señor Amezketa y algunas cuestiones más.

También han de saber ustedes que muchas de estas cosas que hay que arreglar tienen el problema que ustedes comprenderán fácilmente, que suponen interrumpir la circulación por el túnel. En ese túnel es difícil hacer determinadas obras sin cortar el tráfico. Este es un inconveniente que también hay que valorar porque genera un riesgo añadido con la circulación por el exterior. Por tanto, tenemos, en ese sentido, que ser muy cautelosos.

De ahí que, desde luego, cuando contemos con el otro túnel, hay que emprender una serie de acciones importantes para actualizar el antiguo y dejarlo en las mejores condiciones posibles. Desde luego, esa es nuestra intención.

Respecto a que no estaría habilitado en Francia, no sé. A mí me parece una cuestión un tanto gratuita y hasta especulativa y alarmista, diría yo. Yo creo que en la misma situación en la que estamos nosotros está una gran mayoría de los túneles en España y no quiero decir los de Gipuzkoa, porque vaya usted a la Diputación de Gipuzkoa, en la que gobiernan ustedes. Es que no se puede venir aquí siendo alarmista y luego donde se gobierna no pasa nada. Perdone que le reitere esto pero hay que ser un poco coherente. Yo creo que si somos coherentes todos, nos irá mejor.

Tenemos un problema, como ha dicho el señor Longás, con los vehículos y con el estado de los vehículos. Es verdad. Nosotros, en España, tenemos una cosa que se llama la ITV que, evidentemente, no nos reduce el riesgo a cero, pero da ciertas garantías de que los vehículos cada cierto tiempo pasan un examen y se supone que a través de ese examen están en mejores condiciones.

Lo que yo desconozco es si estas medidas ya se están aplicando en los países de reciente incorporación a la Unión Europea o no. De lo que tene-

mos constancia es de que muchos camiones que circulan por esa carretera no tienen pinta de ir en las mejores condiciones posibles, esa es la verdad. Por lo tanto, este tipo de cosas, mientras esos camiones no vayan en debidas condiciones, se seguirán produciendo.

Ya entrando en cuestiones más concretas de lo que se me ha comentado y, en concreto, el señor Amezketa. Usted ha hablado del sistema de ventilación. Se ha revisado varias veces, se revisa. Precisamente el año pasado se contrató y se ha realizado un estudio de diseño e implantación de nuevos algoritmos de ventilación sanitaria contra incendios, que están ya implantados. Es decir, esos comentarios que usted ha recogido de un documento, que creo que es un mismo documento que recibimos nosotros por parte de una persona que me parece que es bombera, están resueltos. Está resuelto ya desde 2013. En ese sentido; tranquilidad.

Este año 2014 tenemos previsto acometer también otras dos medidas, que en su conjunto supondrán 85.400 euros, relativas a megafonía y a las cámaras móviles que están dentro de los túneles. Son todas pequeñas mejoras que se van haciendo.

Hay que tener en cuenta que el año pasado hicimos una inversión muy importante en Belate. No, desgraciadamente, en estas medidas de seguridad sino que tuvimos que gastarnos casi un millón y medio en reparar unos desprendimientos, de todos conocidos, que nos dieron mucha guerra durante varios meses. Esto limitó nuestras capacidades de seguir interviniendo.

Tenemos previstas distintas medidas. Como digo, algunas de ellas son complicadas de aplicar no por su coste exagerado, sino porque hay que cortar materialmente el túnel para hacerlo y no se pueden hacer en una noche seguida, que podría ser: lo hago de noche y ya son solamente ocho horas de corte. No, es que son complejas.

No son solamente referidas a salidas de emergencia. No quería decir que esa fuera la única cuestión. Efectivamente, tenemos, como he dicho antes, el drenaje de líquidos tóxicos, que son 580.000, calculamos el coste, las estaciones de emergencia en apartados, 70.000 euros. El cableado resistente al fuego nos costaría 400.000 euros; es importante hacerlo. No es mucha cantidad pero el problema es esto que he comentado. Los apartaderos para reducir las interdistancias, 600.000.

Y una cuestión que nosotros hemos empezado a probar, creemos que es importante y no está en la normativa europea pero creemos que hay que implantarla, son pruebas que hemos hecho para poner unas mallas especiales en los techos que prevengan la caída de piedras porque esos túneles, en su momento, no se hicieron con una solución que yo entiendo que tenía que haber sido por la que se debió optar, la de hormigonar y hacer un recubrimiento de hormigón completo de los túneles. Habría prevenido muchos problemas. Como consecuencia, hemos tenido –recientemente ha habido, además, uno– desprendimientos de piedras, y eso genera también un peligro enorme para el que circula.

Hemos hecho unas pruebas para colocar unas mallas de gran resistencia, capacidad de aguante contra el fuego, etcétera. Pero el implantar en todos los túneles esas mallas nos costaría creo, según me decían, unos nueve meses de cierre, lo cual es difícilmente compatible con las necesidades de circulación que tenemos. Evidentemente, son unas medidas que nos plantearemos en su momento cuando podamos acometer una cosa de estas.

Lo de los bomberos, tenemos un parque de bomberos en Mugairi, que entiendo que pueden llegar en cinco o seis minutos a esto. Entendemos que sí. Bien.

Hay otras medidas, como desviar los tráficos de mercancías peligrosas y evitar que circulen por esa carretera, de manera que alguna de estas cuestiones también se aminore.

Respecto a lo que me han preguntado, cosas puntuales que me han preguntado. Formación, comentaba la señora Esporrín, formación de trabajadores. Los trabajadores que tenemos en el Centro de Conservación de Carreteras de Mugairi entendemos que tienen la formación adecuada.

En cuanto al señor Longás, que ha preguntado por la transposición, yo en este momento no sé si estamos obligados como comunidad autónoma a hacer la transposición u obliga a los Estados miembros, no lo sé. Lo que sí que sé es que Gipuzkoa, por ejemplo, que tendría teóricamente la misma obligación, tampoco lo ha hecho. No hemos redactado.

En cualquier caso, tenemos claro cuáles son los mensajes de la directiva y los vamos a aplicar. No creo que sea un problema jurídico el que se nos vaya a plantear en 2019 sino más bien un problema de que los túneles, efectivamente, cuenten con las medidas y haya en su momento un plan de riesgos, una evaluación de riesgos que certifique que, efectivamente, las medidas que contienen los túneles son las exigibles y las que la Unión Europea autoriza.

En cuanto al señor Villanueva, que ha preguntado por la restitución de los cables en 2011 a su situación anterior sin protección, no sé por qué. Yo no estaba de Consejero, creo que estaba el señor Astiz. Yo no estaba, yo me lo encontré así. Es decir, en 2012, estaban como estaban y entiendo que habrían valorado yo qué sé, no sé. No sé qué habrían valorado. Prefiero no comentar.

En cuanto al señor Mauleón, me preguntaba de lo que no sé cumple qué se puede ir aplicando. Creo que le he comentado cosas. Vamos haciendo cosas en la medida en que entendemos que no generan problemas de tráfico y en la medida en que entendemos que son importantes. El problema de la ventilación era un problema que, efectivamente, estaba detectado y que se ha corregido y ahora mismo entendemos que funciona adecuadamente.

Por lo tanto, dentro de que tenemos unos túneles que no cumplen al cien por cien con todas las exigencias, aunque en otras sobrepasan el cumplimiento, no quiere decir por ello que no tengamos la intención de hacerlo, de plantear este cumplimiento. Evidentemente, esto es algo para la próxima legislatura porque todas estas acciones me imagino que acabarán en la próxima legislatura 2015-2019 y, por lo tanto, al que esté en este puesto le deseo la mayor suerte y el mayor acierto y el mayor presupuesto para poder ejecutarlas. Nada más, muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Consejero, señor Nagore y señora Herce. Gracias por la información que nos han trasladado. No habiendo más asuntos que tratar, señorías, levantamos la sesión.*

(Se levanta la sesión a las 11 horas y 15 minutos.)