



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

X Legislatura

Pamplona, 22 de diciembre de 2020

NÚM. 21

TRANSCRIPCIÓN LITERAL

COMISIÓN DE COHESIÓN TERRITORIAL

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.^a MARÍA VIRGINIA MAGDALENO ALEGRÍA

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 22 DE DICIEMBRE DE 2020

ORDEN DEL DÍA

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para valorar la situación en la que se encuentra el sector del transporte de mercancías en Navarra.
- Pregunta sobre el destino del nuevo impuesto en forma de peaje, presentada por el Ilmo. Sr. D. Javier García Jiménez.
- Pregunta sobre las incidencias provocadas por la nieve en el denominado «puente foral», presentada por el Ilmo. Sr. D. Adolfo Araiz Flamarique.
- Pregunta sobre las consecuencias provocadas por la nieve el pasado 5 de diciembre de 2020, presentada por el Ilmo. Sr. D. Javier García Jiménez.

(Comisión transcrita por la UTE Naturalvox-MondragonLingua)

(Comienza la sesión a las 12 horas y 16 minutos).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para valorar la situación en la que se encuentra el sector del transporte de mercancías en Navarra.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): (MURMULLOS). Vamos a comenzar la Comisión de Cohesión Territorial con el inicio, con la comparecencia, para que el Consejero de Cohesión Territorial valore la situación en la que se encuentra el sector de transporte de mercancías en Navarra a propuesta del señor García Jiménez de Navarra Suma; cuando quiera puede usted iniciar la comparecencia.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Gracias, Presidenta, buenos días. En primer lugar, cómo no, he de agradecer la presión del señor Ciriza en esta Comisión. Sabemos y somos plenamente conscientes de que no le gusta, en cierta medida, que este grupo actúe y haga su función de control al Gobierno, ya sea a través, en este caso, de comparecencias, de preguntas escritas, orales, o las mismas peticiones de información; estas últimas quizás sí que son, no se da la información que se pide en este caso, pero sí que me voy a permitir, si así me lo permite usted, darle un consejo.

A mí siempre me han dicho que quien oculta información quizás también oculta una mala acción. Entiendo que no es este el caso, evidentemente, pero prefiero que se le recuerde por el Consejero, el señor Ciriza, Consejero que puso en marcha un sistema de peajes, a lo que a su antecesor se enfrenta, el señor Ayerdi, que evidentemente compatibiliza el banquillo de Gobierno con el banquillo de los investigados por la Justicia. Espero de verdad y de corazón, señor Ciriza, que a usted no le ocurra lo mismo, y que no se guíe por corazonadas.

Solicitamos esta comparecencia básicamente para saber si el señor Ciriza conoce en realidad la situación en la que se encuentra y a la que se enfrenta el sector del transporte en general, pero muy en especial el de mercancías. En caso de ser afirmativo, entiendo que sí conoce cuál es la situación del sector del transporte, hay varias cuestiones que se me escapan, entre ellas el por qué poner en marcha un sistema de peajes, el por qué incrementar la carga impositiva ya no solo al sector del transporte, sino en particular a este sector. Y la tercera, ¿por qué no es sincero ante los transportistas de nuestra Comunidad?

Y última pregunta que tengo también y que hace tiempo que me venía preguntando esta cuestión, es si usted comparte la expresión de algunos de los portavoces que hoy desgraciadamente no se sientan en esta Comisión, pero así lo dijo en el que planteaba, decía, que los transportistas navarros vivían en un paraíso fiscal. Eso es lo que se dijo por parte de uno de los portavoces, que desgraciadamente hoy no está, no está tampoco el grupo al cual pertenece, el señor Buil. Espero que hoy usted se aleje de esas afirmaciones y, como digo, tener respuesta, luz, a muchas de las incógnitas que no solo tiene este Parlamentario, sino que también tiene el propio sector del transporte. Muchísimas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor García. Se me ha olvidado darle la bienvenida al señor Consejero y a la señora Directora de Transportes, la señora Miranda.

Ahora sí, una vez introducido, vamos a comenzar la comparecencia del señor Consejero, cuando usted quiera, por treinta minutos.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Señora Presidenta, señores Parlamentarios, buenos días, a todas y a todos. Señor García, una vez más, porque sí que me gusta, eh, sí que me gusta, quiero agradecerle que me brinde la oportunidad de venir a esta Cámara para explicar en esta ocasión la situación del sector del transporte de mercancías en nuestra Comunidad.

Navarra tiene ante sí, y ahora más que nunca, tras la irrupción del covid-19, el reto de avanzar hacia un nuevo modelo económico y social. Nuestra Comunidad debe situarse entre las economías más sostenibles, competitivas y cohesionadas de la Unión Europea. Las consecuencias y los retos derivados de la crisis sanitaria en la que estamos inmersos, sin precedentes en los últimos cien años de historia, se pueden abordar de diversas maneras y con distintos valores.

Durante la pasada crisis económica, las políticas de la derecha se basaron en los recortes en servicios públicos como la sanidad y la educación, en ciencia e innovación o infraestructuras. Nuestros valores y modelos progresistas son totalmente distintos. Siendo conscientes de la enorme dificultad del momento, creemos que estamos ante una oportunidad para abordar una transformación profunda, que, frente al modelo conservador de los recortes, nos permita avanzar en el fortalecimiento de los servicios públicos, así como hacia una transición ecológica que podríamos calificar ya de urgente.

Los Presupuestos Generales del Estado y de Navarra, que con toda probabilidad se aprobarán por las Cortes Generales y por esta Cámara, son el reflejo de esta idea. En definitiva, nos encontramos ante una oportunidad para solventar problemas estructurales del modelo productivo con criterios socioambientales.

También hay una gran diferencia a la hora de abordar las políticas medio ambientales. Frente a quien minusvalora el cambio climático y sus consecuencias, nuestra hoja de ruta califica de urgente y de necesario actuar desde ahora mismo, fijando objetivos ambiciosos que debemos aplicar en cada una de las políticas sectoriales, como es el caso del transporte de mercancías por carretera. En nuestra opinión, la preservación del medio ambiente en esencia es una política de solidaridad, en este caso concreto, con las futuras generaciones. Les recuerdo a las señoras y señores Parlamentarios que los compromisos comunitarios e internacionales, adquiridos por nuestro país en la protección del medio ambiente y la lucha contra el cambio climático, son de obligado cumplimiento. Así, en la materia que nos ocupa, el compromiso consiste en realizar una transición a cero emisiones netas de gases de efecto invernadero de aquí a 2050. Lo que obviamente lleva aparejadas importantes y urgentes transformaciones en los focos de emisión entre los que se encuentra el transporte de mercancías.

El Gobierno de Navarra con relación a este sector tiene una hoja de ruta muy clara, encaminada a impulsar una movilidad más sostenible e intermodal, una hoja de ruta que se enmarca, como no podía ser de otra forma, en el marco del Gobierno multinivel, es decir, que mira a Europa y a nuestro propio país. Es por ello que voy a dedicar especial atención en mi intervención a la

recientemente presentada, hace poco más de diez días, Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Comisión Europea.

En relación con esta estrategia, me gustaría destacar que sienta las bases para que el sistema de transporte de la Unión Europea pueda conseguir su transformación ecológica y digital y sea más resiliente ante futuras crisis. Como se indica en el Pacto Verde Europeo, el resultado será una reducción del 90 por ciento de las emisiones de aquí a 2050 que se logrará mediante un sistema de transporte inteligente, competitivo, seguro, accesible y asequible.

Quiero hacer más las palabras de Frans Timmermans, Vicepresidente Ejecutivo para el Pacto Verde Europeo que ha declarado, y decía que: «Para alcanzar nuestros objetivos climáticos, las emisiones procedentes del sector del transporte deben seguir presentando una clara tendencia a la baja. La estrategia de hoy transformará la forma en que las personas y las mercancías se desplazarán a través de Europa y facilitará que combinen distintos modos de transporte en un mismo viaje. Hemos fijado unos objetivos ambiciosos para todo el sistema de transporte a fin de que la recuperación de la crisis provocada por la covid-19 sea sostenible, inteligente y resiliente»; esto es lo que decía Frans Timmermans.

En lo que respecta, concretamente, al transporte de mercancías, un dato a tener en consideración: en 2016, el sector del transporte por carretera produjo alrededor de una cuarta parte de las emisiones totales de la Unión Europea. Si las emisiones de dicho sector continúan creciendo, neutralizarán las reducciones de emisiones conseguidas en otros sectores para combatir el cambio climático. A este respecto, esta estrategia marca que para 2050, prácticamente, todos los vehículos pesados nuevos serán de cero emisiones, que el tráfico de mercancías por ferrocarril se habrá duplicado, o la existencia de una red transeuropea de transporte multimodal, entre otras cuestiones. Qué duda cabe que ecologizar el transporte de mercancías es el camino a seguir. Debemos apostar claramente por transferir parte del transporte de mercancías por carretera a otros modos más sostenibles, como el ferrocarril. Incrementar la cuota modal del ferrocarril es imprescindible para cumplir con la hoja de ruta contra el cambio climático y reducir las emisiones de CO₂. Para ello, sin duda, es necesaria una batería de actuaciones como inversiones en investigación e innovación, una mayor oferta de vehículos pesados de emisión cero y de baja emisión, o la implantación de infraestructuras de recarga y repostaje, entre otras. Sostenibilidad e intermodalidad son dos de las claves para lograr esta transformación.

En Navarra, a pesar de tener una economía muy volcada en el mercado internacional, el uso del transporte ferroviario de mercancías es mínimo respecto de la importancia de la carretera y muy alejada de la media europea. La radiografía del transporte de mercancías en Navarra es la siguiente según los últimos datos disponibles, que son de 2015. El 1,2 por ciento del transporte de mercancías total, nacional e internacional, con origen y destino en Navarra, se realiza en ferrocarril. La carretera supone el 95,3 por ciento, el marítimo el 3,5, y el aéreo, el 0,01. Con relación al transporte de mercancías nacional, con origen y destino en Navarra, el 1,3 por ciento se efectúa en ferrocarril, en tanto que la carretera supone el 98,7 por ciento restante, y el aéreo es prácticamente inexistente con cuatro toneladas. En cuanto al transporte de mercancías internacional, con origen y destino en nuestra Comunidad, cabe destacar que solo el 0,6 por ciento se realiza en ferrocarril, la carretera supone el 79 por ciento, el aéreo el 0,1 por ciento, y

el marítimo el 20,3 por ciento, 1 millón de toneladas. Evidentemente, en este último caso, hay un tramo que es terrestre por carretera y otro en ferrocarril. Con estos datos encima de la mesa, es evidente que tenemos el deber de impulsar e incrementar la cuota del transporte ferroviario de mercancías a medio y a largo plazo.

En este punto, me gustaría destacar que, para una economía tan interrelacionada con el resto de Europa como la nuestra, es imprescindible en términos de competitividad, contar con una red ferroviaria con capacidad suficiente y adaptada a los estándares europeos, es decir, ancho de vía UIC, una vía doble, longitud de trenes de 750 metros, pendientes no superiores al 15 por mil, electrificación, etcétera.

Como ya saben, la red transeuropea está conformada por nueve corredores, dos de ellos pasan por España, que son el Corredor Atlántico y el Corredor Mediterráneo. En este sentido, cabe destacar la importancia de la inclusión de Navarra en el Corredor Ferroviario Atlántico, porque a su vez va a servir de conexión con el Mediterráneo. Esta inclusión supone que Navarra, a partir de 2021, entre a formar parte de la red transeuropea, siendo el desarrollo de esta red prioritario para la política de transporte de la Unión Europea. A través de estos corredores, se va a realizar el principal flujo de tráfico de mercancías de la Unión Europea, por lo que los territorios por los que transita van a ser lógicamente más competitivos y pueden incrementar su desarrollo económico.

¿Qué está haciendo el Gobierno de Navarra para incrementar la cuota de transporte ferroviario? Se han retomado los contactos con ADIF para el desarrollo conjunto del nodo intermodal de Pamplona, formado por el centro logístico de Noáin y la Ciudad del Transporte de Pamplona, así como también de un nodo intermodal en la Ribera de Navarra, en el entorno de Tudela-Castejón.

Recientemente, se ha firmado un convenio para unir la vertiente Atlántica y la Mediterránea entre los puertos de Bayona, Barcelona y la terminal de Noáin, con su firma, se pretende transportar la mercancía por tren en el trayecto que es viable. La terminal de Noáin lleva ya al puerto de Barcelona seis trenes semanales y otros tantos en sentido contrario. Cabe destacar que próximamente se prevé realizar una inversión para poder transportar productos frigoríficos o productos que tengan que ser llevados a temperatura controlada. Un momentito. (PAUSA). Se va a acondicionar la terminal para prestar servicio de frío por ferrocarril. Para ello, se tiene que preparar un tren que pueda suministrar potencia a los contenedores que van a ir sobre él para mantener la cadena del frío. Por otro lado, se va a acondicionar la terminal para preparar una zona de frío. Se trata, sin lugar a dudas, de un importante paso para dar cobertura a las empresas que puedan tener necesidad de transportar productos sensibles al frío, empresas no solo navarras, sino también de zonas limítrofes, como La Rioja o como Gipuzkoa.

Más actuaciones. Como saben, el Gobierno de Navarra ha establecido varias líneas estratégicas a las que destinar los fondos que las instituciones europeas, a través de los Estados miembros repartirán durante los próximos años dentro del programa *Next Generation*. Dichos proyectos están relacionados con la misión de conseguir una Europa inteligente, sostenible y cohesionada.

Una de estas líneas estratégicas, incardinadas en buena lógica con las demás, y, por tanto, transversal, es la estrategia de cohesión territorial y social. En el marco de esta estrategia, hay un proyecto de gran interés que consiste en el desarrollo de los nodos intermodales en las áreas

de Pamplona y de Castejón. El principal objetivo es incrementar la cuota de transporte ferroviario en detrimento del transporte por carretera, con la consiguiente disminución de consumo de combustibles fósiles. Esta actuación está presupuestada en 43 millones de euros a ejecutar hasta 2026.

En lo que respecta al transporte de mercancías por carretera, antes de nada, me gustaría recordar que la irrupción de la epidemia del covid-19 provocó en el sector una reducción de actividad importante en los meses de abril y mayo. A partir de los meses de julio y agosto, la actividad se recuperó ostensiblemente, superando casi en un 10 por ciento los viajes respecto al año anterior. En el mes de octubre también se ha registrado un incremento del 7 por ciento respecto al año 2019. Debido a las restricciones que hemos tenido en la movilidad, sí que hay que agradecerles que hayan trabajado en ocasiones en condiciones un tanto precarias, pero, desde esta Consejería se ha intentado dar una respuesta ágil y rápida a todas sus peticiones, y me refiero a la apertura de locales de hostelería, talleres, etcétera.

Como señalaba anteriormente, este sector se enfrenta a importantes cambios. Como seguramente ustedes ya son conocedores, hace unos meses el Parlamento Europeo aprobó una importante reforma que se articula en tres grandes líneas de actuación.

En primer lugar, y desde nuestro punto de vista, lo más fundamental, ¿qué es? Mejorar las condiciones laborales de los constructores. La nueva reforma, cuya entrada en vigor, será paulatina y progresiva y, en cualquier caso, a partir de 2022, ayudará a garantizar mejores condiciones de descanso para los conductores y les permitirán pasar más tiempo en sus casas. En segundo lugar, actuaciones dirigidas a luchar contra las prácticas ilegales y para una competencia más justa, entre otras medidas se emplearán tacógrafos de vehículos para registrar los cruces fronterizos con el fin de combatir el fraude. Y, en tercer lugar, nuevas normas sobre el desplazamiento de conductores, que proporcionarán un marco legal claro para evitar enfoques nacionales diferentes y garantizar una remuneración justa para los conductores. Sin duda, es un paso importante para dignificar la vida de la profesión.

En nuestra Comunidad, como todos ustedes saben, son conocedores, con objeto de reactivar el sector, hemos optado por la colaboración para desarrollar algunas de las inquietudes que nos han formulado. Así, respecto al envejecimiento y falta de relevo generacional de los camioneros, en el Proyecto de Presupuestos del año 2021, que se someterá mañana a la aprobación de esta Cámara, por primera vez se ha habilitado una partida presupuestaria que asciende a 450.000 euros para fomentar el relevo generacional. En concreto, si prospera el Presupuesto General de Navarra, se podrá subvencionar el 50 por ciento del coste del título CAP, el Certificado de Aptitud Profesional, que es esencial para poder conducir camiones de grandes dimensiones. Asimismo, el presupuesto contempla una partida de 200.000 euros para implantación de herramientas tecnológicas y otros 50.000 euros para formación en aspectos como la eficiencia en la conducción, fiscalidad, etcétera.

Dicho de otra manera, este departamento ha presupuestado más de 700.000 euros para responder a peticiones formuladas por los representantes del sector. En la diapositiva que están viendo, pueden apreciar el evolutivo de los últimos años de ayudas. Creo que no merece la pena un análisis más profundo, dado que los datos hablan por sí solos.

Otra de las reivindicaciones históricas de este sector, de otros muchos y de la sociedad en su conjunto es la mejora de las carreteras como sector público. Permítanme realizar una reflexión política de fondo sobre la necesidad de sostener una red de carreteras de calidad. Insisto, invertir en la conservación de nuestras carreteras es invertir en un servicio público. El mantenimiento de nuestras infraestructuras es clave, necesitamos unas buenas y competitivas infraestructuras para avanzar en la cohesión territorial y social, y también en el desarrollo económico. Que las empresas se asienten en nuestra Comunidad es fundamental para generar empleo de calidad, y para que, además, retorne la inversión pública que nos permita después seguir avanzando en áreas como la sanidad o como la educación. Uno de los elementos fundamentales a los que atienden las empresas para instalarse en un determinado territorio es la existencia de unas infraestructuras de calidad, de la misma manera, una vez que ya están instaladas en un territorio, la existencia de una red de infraestructuras de calidad evita en gran medida que se deslocalicen a otras comunidades o a terceros Estados con mano de obra más barata, pero con peores vías de comunicación.

Además de todo esto, no debemos olvidar que la mejora de la conectividad de todo el territorio con las localidades en las que se encuentran los servicios de interés general de la población son también clave para afrontar otro de los retos a los que debemos hacer frente: el reto demográfico y la despoblación. Les recuerdo a las señoras y señores Parlamentarios que Navarra dispone de una red de carreteras de 3.821 kilómetros, y que, desde hace muchísimos años, la inversión, tanto en obra nueva como en conservación, no ha sido óptima. Independientemente del partido que gobierne este hecho es una realidad.

Y ante problemas, la búsqueda de soluciones. Este Gobierno ha planteado y consensuado con una mayoría parlamentaria una alternativa tangible y sostenible en el tiempo basada en criterios medioambientales y de mayor utilización en total consonancia con nuestros compromisos comunitarios e internacionales. Como ya saben, la política consiste en priorizar los asuntos, buscando el interés general de la ciudadanía.

Creo que la mayoría de las fuerzas políticas presentes en esta Cámara coincidiremos en que es necesario proteger el medio ambiente y que cumplamos nuestros compromisos comunitarios e internacionales en la lucha contra el cambio climático. Pues bien, estos objetivos se alcanzan reduciendo las fuentes de emisiones de CO₂. Y, precisamente, el transporte de mercancías por carretera constituye una de las actividades que emite mayor proporción de CO₂ a la atmosfera, es por ello por lo que las instituciones comunitarias, las instituciones generales del Estado y las de Navarra estamos adoptando medidas que tienen una incidencia clara en el sector del transporte por carretera, que deberá afrontar cambios, como ya he señalado anteriormente, esto significa que será distinto, nada más. Los trayectos por carreteras serán más cortos y, por ende, será más fácil la conciliación de la vida profesional y personal de los transportistas por carretera.

Como saben, la Directiva 2004/35 de la Comisión Europea recoge los principios de que quien usa, paga y quien contamina, paga; principio este último en el que estamos todos los grupos parlamentarios de acuerdo. Así, al menos, se defendió recientemente en esta Cámara durante el debate y votación del proyecto de ley foral reguladora de las actividades con incidencia ambiental, y, además, parece lógico también que quien realiza un uso más intensivo de una

infraestructura pública y, por tanto, genere mayor desgaste en la misma, tenga que realizar una aportación específica.

Me gustaría decir que somos innovadores en la materia, pero, sin embargo, este tipo de medidas ya se aplican en la mayoría de los países de la Unión Europea. Por tanto, Navarra está en la excepción y no en la regla. La tarificación a vehículos pesados en vías de alta capacidad se encuentra ampliamente extendida en la Unión Europea. Países como Alemania, como Portugal, como Países Bajos, Bélgica, Dinamarca, como Suecia, como República Checa, como Polonia, en fin, tienen implantados peajes en el cien por cien del territorio. Otros, como Francia o Italia, en su mayor parte.

En este sentido, España actualmente es una excepción al respecto. Únicamente el País Vasco los ha implementado en prácticamente todas sus vías de alta capacidad. No encontramos ninguna justificación que sea razonable para sostener que los transportistas por carretera paguen por la utilización de la vía en Alemania, en Francia, en Dinamarca, etcétera, y, por el contrario, no lo hagan en Navarra. Dicho de otro modo, si los camiones pesados pertenecientes a empresas navarras pagan cuando circulan por Francia, Alemania, Dinamarca e Italia, etcétera, los camiones de estos países también deberán pagar al transitar en las carreteras de la Comunidad Foral de Navarra.

Abundando en el tema de los peajes, considero de interés resaltar que el 88 por ciento de transportes de mercancías por las carreteras de Navarra, es tránsito de paso. Esto quiere decir que no tiene origen o destino en Navarra. Dicho esto, entendemos que los impuestos de los navarros y navarras y, por tanto, su esfuerzo colectivo, no debe sufragar por entero el uso de sus infraestructuras por terceros. En definitiva, considero que hemos adoptado un modelo de financiación de las carreteras plenamente coherente con nuestro entorno más próximo, con el derecho comunitario y con estos compromisos medioambientales.

Navarra no se puede permitir confeccionar nuevamente un Plan Director de Carreteras como el anterior, con una vigencia de ocho años, con un total de doscientas veinticinco actuaciones concretas de ampliación y mejora de la red de carreteras, con un presupuesto total de 1.125 millones de euros. Para que luego se queden sin ejecutar más de doscientas actuaciones, entre ellas, la conversión de la N-121-A en una vía 2+1 o la duplicación de los túneles de Belate y Almandoz.

Señoras y señores Parlamentarios, voy concluyendo. Estamos ante un momento de emergencia, pero también de oportunidad para abordar una modernización profunda, una transformación que debe tener entre sus pilares sin lugar a dudas, la protección social, las inversiones públicas sostenibles y la protección del medio ambiente. Señorías, el cambio climático, no espera no conoce de fronteras ni de colores políticos. Tenemos un deber de solidaridad con las futuras generaciones.

En materia de transporte de mercancías, insisto, nuestro objetivo consiste en abordar su transición ecológica, lo que supone mejorar su sostenibilidad medioambiental y aumentar su intermodalidad, tal y como nos exigen nuestros compromisos comunitarios e internacionales. La mejora y la sostenibilidad de las carreteras navarras que garantizan la movilidad, la cohesión

territorial y la generación de riqueza debe financiarse de acuerdo con estándares de las políticas medioambientales europeas, es decir, pago por uso y quien contamina, paga.

Señorías, trabajemos e invirtamos hoy en una transición verde, por una generación de riqueza y una economía más sostenibles. De esta manera, recolectaremos bienestar social y también un medio ambiente adecuado para las futuras generaciones. Recuerden que las decisiones de hoy van a marcar el mañana y el devenir de las próximas generaciones. Les agradezco su atención y quedo ahora a la espera de sus intervenciones y de las preguntas que tengan a bien formular. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdalena Alegría): Muchas gracias, Consejero, por toda la información que nos ha brindado. Vamos a empezar con la ronda de intervenciones de los grupos parlamentarios. En primer lugar, el señor García del Grupo Parlamentario Navarra Suma.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. He de decir, señor Ciriza, que usted me descuadra. Empieza hablando de socialdemocracia, «Ustedes con los impuestos lo que están haciendo...», podemos entrar a debate. Luego termina y concluye con el liberalismo económico, «Quien usa, paga». ¿Usted se ha fijado en la intervención que ha hecho? Contradice totalmente los principios económicos a los que usted hacía alusión en su inicio y ha terminado con algo que viene defendiendo el centro-derecha del liberalismo económico.

Bienvenido, señor Ciriza, en este caso, a este grupo que, como digo, defiende lo que el otro día usted votó en contra. Con respecto a los impuestos, es que no sé si conoce realmente, o conocen, los que hablan de liberalismo económico, «Quien usa, paga», qué principios conlleva esta cuestión. Por lo tanto, le emplazo a que su grupo el próximo jueves vote o debería haber votado a favor de la reforma planteada por Navarra Suma, la reforma fiscal que tanto crítico su Gobierno.

Habla también y me voy a detener muy poco, porque hace un *totum revolutum* con muchísimas cuestiones. Habla de un cambio en el modelo del transporte, lo cual en dos años a usted no le da tiempo, básicamente por la lentitud a la cual están llevando a cabo las inversiones del tren de altas velocidades. Brevemente hablaré, pero no quería hacer cuestión de este tema. Habla usted, «Quien usa, paga», y no sé si usted conoce, creo que sí, porque al principio lo ha dicho, que una cuarta parte del consumo de CO₂ viene representado por el sector del transporte.

Yo le voy a detallar más, el 6 por ciento de las emisiones de CO₂ del total de los sectores implicados en el conjunto de la contaminación ambiental, es el 6 por ciento de camiones y autocares, camiones y autocares el 6 por ciento. Y yo he hecho unos cálculos, digo «Vamos a hacer unos pequeños cálculos». Si el 6 por ciento representa lo que consumen, aceptando su teoría, como digo, para el tema de peajes, hagamos un porcentaje con respecto a lo que deberían de pagar con respecto a los peajes. Son prácticamente 2 millones, no 45 millones, que es lo que usted pretende embolsar por parte de este nuevo peaje que quiere poner el Gobierno de Navarra. Por lo tanto, yo creo, no voy a insistir en esta cuestión, hace falta muy poco para analizar los números que he hecho, evidentemente, ahora.

Me preocupa, que no hable, efectivamente, de las más de 12.000 familias que viven del sector transporte de mercancías por carretera en nuestra Comunidad. Y me preocupa que no haga

referencia al casi 6 por ciento de paro que viene causado por la pandemia. Más de 500 familias, a día de hoy, según los datos recogidos en cuanto a la cotización de la Seguridad Social, un dato al que todos podemos acceder. Podemos ver que en el sector del transporte de nuestra Comunidad ha aumentado el desempleo en 5,7 por ciento.

Es un dato importante y, ¿qué es lo que hace el Gobierno para ser más competitivos?, como decía usted. Vamos a ser competitivos, a nivel impositivo usted carga contra los transportistas, en especial con respecto a los módulos, y habla ahora en esta ocasión por poner en marcha un sistema de peajes. ¿Eso es ser competitivo, señor Ciriza? ¿Usted quiere que vengan a Navarra empresas del transporte o que se vayan las empresas de transporte de Navarra? Porque entenderá usted que con una mayor carga impositiva y poniendo peajes, no es la alternativa. Por lo tanto, le vuelvo a emplazar que defendiendo usted el liberalismo económico, al cuál hacía referencia en su intervención, al final de su intervención, a que se sitúe en las políticas que defiende este grupo.

Me preocupa también entre otras cuestiones el sector del transporte, el cual representa en esta Comunidad, en términos generales, el 2,04 por ciento de las empresas de transporte de nuestro país. Navarra tiene el 2,04 de las empresas del transporte, un dato importante en este caso. De ese total de 3.334 empresas del transporte de Navarra, la mayor parte del tejido empresarial del transporte son empresas familiares. Digo esto porque esas empresas familiares son a las cuales les va a afectar la subida de los impuestos en Navarra y los peajes.

Otro día hablaremos del informe de peajes al cual no quiero hacer referencia. Usted ha hecho referencia, pero le decía el otro día, que según los datos que hemos podido ver en el departamento, porque no tenemos *in situ* el informe, el cual usted no nos facilita, como digo, para poder analizar. Hemos visto que hay varios vehículos que no están contabilizados y coincide que esa mayor parte de vehículos no contabilizados, son transporte navarro y comprende entre Los Arcos donde se hicieron las mediciones. Creo que usted sabe bien por donde voy, pero como digo, hoy no es el caso y no voy a hablar de esta de esta cuestión.

Quiero decir también que estas empresas familiares del transporte dejan en Navarra, a las arcas forales, el 7,05 por ciento de los ingresos que tiene la Hacienda Foral. Yo creo que bastante aporta en este tema. Por lo tanto, esto de hacer políticas, como le decía el otro día a la señora Presidenta, en la constitución de nuevos chiringuitos, con la nueva empresa pública, de la cual también hablaremos porque parece ser que poco sabe el señor Ciriza de esta cuestión, porque no facilita dicha información. Le vuelvo a repetir lo que he dicho al principio de mi intervención. En este nuevo chiringuito que se monta el Partido Socialista y sus compañeros de viaje.

Dice usted que ha aumentado las ayudas, efectivamente, ha aumentado las ayudas, pero lo que no ha dicho es que no ha ejecutado las ayudas del 2020. El 12 por ciento de las ayudas del 2020 han sido prácticamente las que se han ejecutado. Con los presupuestos aquí delante, según los datos que podemos observar del Parlamento de Navarra, hacer un análisis de lo ejecutado que se ve y consolidado en términos económicos, los cuales yo desconozco también. Pero debe ser, evidentemente, que en este caso no se ha ejecutado el cien por cien de lo presupuestado. Por lo tanto, de ese remanente, de lo que no se ha gastado, hay 300.000 euros que evidentemente suma a la inversión que iba a hacer este año.

Por lo tanto, lo que hace el Gobierno de Navarra única y exclusivamente es sumar lo no ejecutado y poner lo mismo que el año pasado. Evidentemente, así cualquiera hace presupuestos, señor Ciriza, no ejecutando lo anterior. Nos podemos ir a los anteriores y a los anteriores y podemos ver que el porcentaje de ejecución del presupuesto, un 8 por ciento creo que recuerdo que era en el 2017 y un 42 por ciento en el 2018, si no me bailan las cifras, aproximadamente, porque no las tengo delante. Pero, cuando el otro día me decía la Presidenta que este Gobierno estaba poniendo en marcha un sistema o mejorando las ayudas. ¿Qué hice? Analizarlo y ver los presupuestos y curiosamente me encontré con una pequeña o grande decepción en esta cuestión.

Me preocupa también que el señor de Ciriza, el Consejero, no contemple las inversiones en infraestructuras como un beneficio social. Es un beneficio social en todos los aspectos. Porque mejora la cohesión, mejora la despoblación. Eso, ¿qué quiere?, ¿qué lo financien los transportistas navarros de nuestra Comunidad no haciendo usted ningún esfuerzo? Hombre, si me dice, «El departamento va a incrementar en el 50 por ciento la inversión en obra nueva y conservación», digo, mire usted ha hecho un esfuerzo, ahora está capacitado y está en una situación que le da para pedir a los transportistas un esfuerzo. Pero es que no es esta la situación. Usted lo que hace es, «Oiga, paguen que lo que hago yo...». Yo mantengo el presupuesto, unas pinceladas que representan un porcentaje de incremento del propio presupuesto, que habría que analizarlo también y listo. Y con lo que pagan los transportistas, «Oiga mire, nos subimos el sueldo, el 0,9».

Ahora vaya y explíquese a los que estaban el sábado, no sé si usted salió a la calle el sábado, igual quizás no. Y pudo ver el pedazo de manifestación que hubo en su contra. ¿Sabe lo que le decían? «Módulos no, peajes tampoco». Eso es saber las necesidades que tiene el sector transporte e ir contra de lo que dice el transporte. Buen concepto tiene usted del diálogo y del consenso no compartido, en este caso. Peajes, nosotros, le vuelvo a repetir que no, pero no es el caso. Y, como digo, yo creo que las políticas sostenibles y competitivas difieren mucho de lo que usted está haciendo, señor Ciriza, difieren mucho y va en otro camino totalmente diferente.

Terminan un 2020 complicado, como digo, para las empresas del transporte en particular y comienza en 2021. Esperemos que mejor a nivel social, a nivel económico, a nivel sanitario, sobre todo. Aprovechando que termina el 2020, sí que me gustaría aprovechar para felicitar a todos los presentes como no a la Navidad y a un nuevo 2021, pero también para pedir una serie de cuestiones cada uno quien considere. Yo en este caso al 2021 y a los Reyes Magos. Le pido dos cuestiones, básicamente, una mejor desde gestión del propio Departamento de Cohesión Territorial en lo que representa el transporte e infraestructuras en este caso, más allá de lo que pide Bildu, que vemos que usted está muy sometido a lo que pide EH Bildu y a las necesidades que tienen los pueblos donde gobierna EH Bildu.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Vaya terminando, señor García.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Concluyo, señora Presidenta. Menos carga impositiva, menos peajes o, mejor dicho, no a los peajes, y lo más importante, yo lo que le pido es que quite los palos de las ruedas de los transportistas. Deje que ellos echen a andar para que, evidentemente, sean competitivos y puedan salir de una difícil situación en la que se encuentran. Porque nos podemos encontrar ante un cierre de muchísimas empresas y la quiebra de muchísimos

autónomos. Concluyo diciendo que los transportistas este año empezaron como héroes y parece ser que terminan como paganos de la ineficacia de la gestión en materia de infraestructuras y en materia de transporte, no solo de su Gobierno, sino de quien, como bien sabe, le acompaña en el Gobierno, el señor Ayerdi. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor García. Es el turno ahora del grupo parlamentario socialista, cuando quiera, señor Aguirre, dispone de diez minutos.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Muchas gracias, señora Presidenta. Bienvenido, señor Consejero, señor Ciriza, señora Miranda, Directora General de Transportes, y señora Ochoa, Jefa de Gabinete, que también nos acompañan en esta sesión. Buenos días también a todos los señores y señoras Parlamentarios y Parlamentarias. Mire, señor García, un consejo, cuando hable usted de banquillos, tenga cuidado. Que ustedes no solo se sientan en los banquillos, sino que cruzan las puertas de las cárceles. Sus últimos tesoreros están en la cárcel y si miramos los cargos que ustedes han tenido sentados en los banquillos, ustedes tienen una buena retahíla y tienen mucho que mucho que cuidar. (MURMULLOS).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Por favor, les rezo a los Parlamentarios, respeten el turno.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Yo no he interrumpido a nadie, señora Presidenta. Si alguien tiene vergüenzas que ocultar, ese es su problema. Como solemos decir que vengan reflexionados y llorados de casa, yo no suelo interrumpir en las intervenciones del resto de compañeros. Yo lo que sí suelo hacer es, cuando comparece algún Consejero, alguna persona en alguna de las sesiones de trabajo, es agradecer sus explicaciones, agradecer sus aportaciones y la información que nos trasladan en esta Comisión. En este caso, lo hago normalmente con el señor Consejero, el señor Ciriza, ya sea en sus comparecencias, interpelaciones o en las preguntas orales en las que tenemos ocasión de debatir. Sí que es verdad, señor Consejero, que hoy precisamente he de reconocerle especialmente las informaciones aportadas, estoy absolutamente de acuerdo con todo lo expuesto por usted. Tanto es así que cualquier cosa que diga yo en esta comparecencia no va a añadir algo nuevo a lo dicho por usted.

Es verdad que la crisis que ha generado la covid-19 ha afectado muy duramente a muchos sectores, como hemos podido comprobar durante este tiempo. El Gobierno, más allá de lo que pretenda vender aquí el señor García, ha trabajado sin descanso en poner encima de la mesa ayudas para diferentes sectores, incluido también el sector del transporte, como hemos podido viendo a lo largo de esta pandemia. También lo recogen ustedes en el presupuesto para el año 2021 que estamos confiados, como decía usted, que mañana se aprobarán en este Parlamento.

En este presupuesto ustedes incluyen partidas al objeto de responder a peticiones formuladas por los representantes del sector por un importe de en torno a 700.000 euros, dentro de los cuales había que contemplar 450.000 para el relevo generacional, otros 200.000 euros para la implantación de herramientas tecnológicas, entre otras cuestiones.

Decía que tengo poco que decir, pero sí que quiero detenerme en algunas cuestiones que me han parecido más que relevantes, especialmente aspectos que usted comentaba que vienen de la Unión Europea. Por un lado, la mejora de las condiciones laborales de los conductores para

garantizar las mejores condiciones de descanso, la lucha contra las prácticas ilegales y para una competencia más justa. Y sabe usted perfectamente, señor García, las acontecidas en esta Comunidad con el servicio de transporte escolar y que ya hemos debatido en esta Comisión.

Por último, las nuevas normas sobre el desplazamiento de conductores con un nuevo marco legal claro para evitar enfoques nacionales diferentes y que se garantice una remuneración justa para los conductores. El sector del transporte tiene numerosos retos que afrontar por delante. Y el señor Consejero ya ha dado respuesta a ellos, así como a otras cuantas cuestiones que ha puesto encima de la mesa.

He de decirles también que creo que lo más importante es que nos ha tocado esta situación con Gobiernos como el suyo, o con Gobiernos como el que lidera nuestro compañero Pedro Sánchez a nivel nacional, porque si nos hubiese tocado con Gobiernos de derechas, todos sabemos cuáles son las salidas a esta crisis. Señor García, ¿cuándo se han preocupado ustedes por las familias de este sector o de cualquier otro? Ustedes solo se preocupan de las familias cuando están en la oposición para hacer demagogia y utilización de sus reivindicaciones y de sus preocupaciones. Sólo, única y exclusivamente cuando están en la oposición. Cuando están gobernando, todos sabemos con son sus recetas para salir de la crisis.

El señor Consejero ha puesto encima de la mesa la situación del transporte de mercancías en Navarra. No hace mucho en esta Comisión se hacía también la radiografía de transporte pesado en nuestras vías, esa opción adoptada por el señor García dentro de su legitimidad, por supuesto. Nada que reprochar ahí, de su legitimidad para ir fragmentado los temas para tener más presencia en esta comisión. El señor Ciriza ha dado datos de cómo el sector de transporte de mercancías se reparte entre los determinados medios de transporte: carreteras, ferrocarril, aéreo, marítimo...

Con esa información, los socialistas consideramos fundamental el impulso del ferrocarril como elemento de transporte por una cuestión de reducción de gases, de ecología... Cuestión esta, la del cambio climático, que solo cuestionaban el señor Trump y el primo de Rajoy. Pero también con el objetivo de sacar vehículos pesados de las carreteras por seguridad, rapidez, etcétera. Explicaba el señor Consejero cómo se conforma la red transeuropea con esos nueve corredores ferroviarios, dos de ellos que pasan por nuestro país, que pasan por España, el Corredor Atlántico y el Corredor Mediterráneo. Por eso los socialistas estamos tan convencidos de la importancia del Tren de Altas Prestaciones, del TAP, porque no podemos quedarnos descolgados del mismo.

Para ese impulso del transporte ferroviario consideramos esenciales los pasos dados por su Consejería y que usted ha relatado. Señor Ciriza, hablaba usted de los valores y del modelo progresista. Y sí, debemos compartir que cuando los socialistas gobernamos, se implantan en este país políticas totalmente innovadoras y como decíamos, progresistas. Me gustaría recordar, por ejemplo, el carné por puntos o las restricciones con el alcohol y debemos recordar cómo al señor de Aznar decía que a él no le debía decir nadie lo que decía o no beber.

Sin embargo, debemos ser conscientes de que al señor García, todo esto, todo lo que usted ha expuesto en esta Comisión o en cualquier otra comparecencia que usted hacía, le da exactamente igual. Y que no va a escuchar nada más allá de lo que le cuenten algunos

responsables de este sector. Le importa tan poco esto que, comento que podemos decir que la estrategia del señor García es la suya propia y su propia visibilización.

Pudimos ver el pasado 9 de diciembre cómo el señor García, junto al portavoz de transportes del PP en el Congreso, el señor Lorite, y representantes de Tradisna y ANET dieron una rueda de prensa para hablar de la situación del sector. Algunas de las perlas que pudimos leer en las informaciones de prensa posteriormente, eran bastante curiosas. Se llegó a decir que el sector del transporte ya de por sí estaba pasándolo mal y en una situación de abandono por parte del Gobierno de España. A lo que había que añadir también algunas cuestiones como que el asunto de los peajes, opinaba el señor García, «Es el pago que debe hacer, para mantenerse usted en el Gobierno, una exigencia de los grupos nacionalistas que sustentan este Gobierno».

Decían ambas, que no se pueden asumir nuevos peajes, ambas personas, cuando ha sido el Partido Popular y UPN quienes prorrogaron desde la AP-15 hasta 2029 o quienes prorrogaron la mayoría de las concesiones de autopistas españolas. Cuando el señor García hace referencia a los peajes propiamente dichos, yo solo espero que el día de aquella rueda de prensa, usted, señor García, les contase y le enseñase a su compañero, el señor Lorite, y a los representantes de Tradisna y ANET ese estudio que ustedes hicieron para poner peajes en todas las carreteras de Navarra. En todas, absolutamente en todas. Creo que se salvaban únicamente los caminos agrícolas. Yo creo que porque no les dio tiempo a analizarlos.

Y usted ha repetido por activa y por pasiva que la empresa pública para la gestión de estos peajes y para la inversión en carreteras es un chiringuito. ¿Sabe usted lo que es la Fundación para el Mecenazgo y el Patrocinio Social? Una fundación con dos empleados, el director y otra persona más. Una fundación sin actividad conocida, en 2013 recibió de la Comunidad de Madrid, liderada por ustedes, una subvención de 183.600 euros, de los cuales 82.491 se destinaron al sueldo del director. ¿Sabe usted quien era el director de esta fundación? El señor Abascal. Santiago Abascal era el director de aquella fundación. ¿Sabe usted cuándo se disolvió la Fundación para el Mecenazgo y el Patrocinio Social? En diciembre de 2013, curiosamente el mismo día que se constituyó Vox. Y el señor Abascal dijo que se disolvía porque no compartía la constitución de chiringuitos. Y habla usted de chiringuitos. Tenga cuidado, no vaya a ser que se cumpla ese refrán que dice, «Cría cuervos, que te sacarán los ojos».

Por cierto, espero también que fuese capaz de explicarle al señor Lorite, porque a la ciudadanía navarra le va a costar bastante, el porqué en mayo de 2019 ustedes defendían que la N-121-A, se convirtieron una vía 2+1 y un año después, cuando el Gobierno de Navarra decide que esa es la mejor solución, ustedes piden que sea una autovía. La señora Ibañez, en la Comisión de Cohesión Territorial la pasada semana decía que lo hacían en base de los estudios de siniestralidad, de índice de circulación. Y yo creo que, en un año, en la N-121-A la diferencia no fue tanto como para cambiar de una opinión a otra. Simplemente que no estaban en el Gobierno, simplemente que el Gobierno había tomado una decisión y que ustedes debían estar en contra, porque lo había decidido un Gobierno con un Consejero que no era suyo.

Mire, señor García, yo le entiendo, puesto que tiene que ser muy duro que ustedes se crean con el cetro de poder en su mano por siempre y para siempre y que se les haya otorgado la titularidad de todas las instituciones. Sin embargo, no terminan de entender que esto es una cuestión de la voluntad de la ciudadanía y esa ustedes ni la controlan, ni la asumen. Son ya seis

años sin que dirijan esta Comunidad. Espero y deseo, o esperamos y deseamos los socialistas, que esto siga siendo así por muchos años, y que el Partido Socialista de Navarra siga dirigiendo este Gobierno.

Aun así, tiene usted el valor de venir a esta Comisión constantemente a dar lecciones de lo que deben hacer los demás. En estos temas, ustedes pecan como siempre de ser los mejores en los discursos y los peores en sus hechos, como se suele decir, «Ni palabra mala, ni hecho bueno». Así que recapaciten, analicen sus acciones y lo que hicieron cuando ustedes gobernaron y por qué estamos en esta situación. El señor Consejero lo decía, un plan de carreteras con más de 1.000 acciones, con más de 200 acciones, 1.000 millones de euros de los que se ejecutan solo 25, creo recordar. Por lo tanto, analicen, recapaciten, como digo, arrimen el hombro, si es que saben, para que Navarra salga de esta situación. Muchas gracias y eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Aguirre, por sus palabras. Es el turno del Grupo Parlamentario Geroa Bai, cuando quiera, señor Azcona, tiene usted diez minutos.

SR. AZCONA MOLINET: Gracias, Presidenta, y gracias de nuevo al Consejero, a la parte de su equipo por venir a una nueva comparecencia, una más, no sé cuántas van que, independientemente de los enunciados, acabamos hablando de las mismas cuestiones. En este caso sobre la situación del transporte, pero vuelven a salir, volvemos a azuzar toda la información que ya hemos debatido y teníamos en comparecencias anteriores y mesas de trabajo anteriores.

Lo que está claro es que estamos en un momento de cambio clave, que se necesita altura de miras para poder afrontarlo y además la pandemia, que yo creo que hay que citar la pandemia, no ha hecho más que reforzar la necesidad o recordarnos, mejor dicho, la necesidad de un cambio drástico, de un cambio clave, de un cambio de modelo económico, que también en este sector requiere de un esfuerzo desde lo público y también por parte del propio sector. Porque lo que estamos hablando aquí es de movilidad y la movilidad, tal y como nos hemos comprometido con nosotros mismos y también con instancias europeas, tienen que ser un giro hacia la movilidad sostenible. El Consejero también lo ha dicho y ahí entran varios factores a tener en cuenta.

El primero, lógicamente, es el medioambiental, porque es lo que los compromisos que hemos adquirido para adaptarnos a luchar contra el cambio climático, pero también se tienen que tener en mente que debemos de sostenibles desde el ámbito presupuestario y también el sector debe serlo en el ámbito económico y aunar todas estas directrices es el cambio que tenemos que hacer. El sector necesita una reconversión como lo necesitan muchos otros y, como digo, la pandemia no ha hecho más que poner en evidencia, esa situación. Además, no podemos mirar hacia otro lado, tenemos que ser claros y creo que todos somos, nos comprometemos desde ese punto de vista de la acción política, conseguir estar alineados con el Pacto Verde Europeo y todas las consecuencias que eso tiene en positivo, evidentemente.

Con ese compromiso y girando un poco, yo creo que a lo que políticamente se está debatiendo hoy, la necesidad de buscar una sostenibilidad desde el presupuesto público para hacer frente a las necesidades que tiene el sector y también a las necesidades que tiene el departamento del

Consejero, que aquí está. Las tenemos bastante tasadas. No voy a repetir constantemente los datos, pero, se necesitan inversiones en carreteras, se necesita hacer un esfuerzo importante para sacar las mercancías de esas carreteras al ferrocarril. Para eso hay que tomar medidas drásticas, diría yo, y sobre todo distintas a lo que se ha hecho durante los últimos veinte, treinta años que no nos han llevado más que a una situación insostenible desde el punto de vista presupuestario para poder hacer frente precisamente a esos retos que tiene el sector y que nosotros desde el ámbito público tenemos que hacer frente.

Todo esto se ha hablado, se ha hablado constantemente, fue yo creo que el primer indicador que en la primera reunión de la Mesa de Carreteras se nos puso encima de la mesa. Las necesidades que, desde el ámbito presupuestario público, íbamos a necesitar para hacer frente a la inversión necesaria en carreteras. Lo centro en carreteras, porque es la vía por la que circulan, evidentemente, estos transportistas y había que hacer un giro, porque lo que estábamos haciendo, el camino que estábamos llevando, independientemente de pequeños maquillajes del presupuesto en los últimos años estaba claro que cada vez estamos aumentando las necesidades de las carreteras. Por tanto, uno de los instrumentos del sector, y aumentando ese agujero, por decirlo de alguna forma, sin hincarle el diente.

La apuesta novedosa para Navarra, que no novedosa, ya existe el instrumento de la sociedad, de la empresa pública que va a o deberá gestionar estas vías de alta capacidad, nos parece acertado. Y creo que está en el camino del 2021 el darle forma desde el Gobierno, pero sobre todo desde este Parlamento, que fue el compromiso donde vamos a poder estar todos los grupos parlamentarios para hacer frente de una forma distinta a lo que hasta ahora no hemos podido solucionar.

Llamarle chiringuito a una herramienta de la gestión pública, de los recursos públicos, me parece desafortunado cuando más en los últimos tiempos estamos viendo cómo ese «chiringuito», entre comillas, esa forma de gestión, ese instrumento de gestión como son las sociedades públicas mercantiles, están utilizándose para salvar algunos recursos y algunos servicios públicos que privatizó la derecha durante sus veinte años de gobiernos a todos los niveles. Por tanto, es una herramienta que es válida, que nosotros compartimos y que, como digo, se está utilizando en otras Administraciones para rescatar agujeros producidos.

Respecto a la incidencia que va a tener en el sector, ya se ha dicho. Nosotros, hubo una comparecencia concreta para explicar el estudio sobre el impacto de los peajes en estas vías de alta capacidad y hay un dato, creo que es demoledor. El 88 por ciento de los vehículos que circulan por esas vías, que tendrán peajes, son de fuera de Navarra y, como yo creo que ha dicho el Consejero, yo creo que, si estamos teniendo que afrontar entre todos los navarros y navarras las carencias y las inversiones y las necesidades de nueva inversión con nuestros impuestos, nos parece acertado tomar esta medida cuando los datos, como he dicho, son esos.

Se emplazó, desde el principio se habló en la mesa de carreteras también al Consejero y al departamento a trabajar con el sector en la medida de lo posible para paliar o, mejor dicho, para facilitar esa adecuación a la nueva realidad que está por venir, a ese cambio en la política y a ese también en el modelo y en esa búsqueda de poder prestar los servicios, como se debe y afrontar los retos que tiene desde la parte pública en el sector. Esos son los datos que nos ha traído el Consejero. Seguramente se tiene que reforzar ese trabajo con el con el sector, pero vemos con

buenos ojos las medidas que nos ha enumerado el Consejero que está trabajando con el sector y que ayudarán, como digo, a esa adecuación a la nueva situación. Como pasa con otros muchos sectores que vamos a tener que adecuarnos a la nueva situación que, como he dicho, nos viene.

Por tanto, la adaptación a un nuevo modelo social y económico es evidente y más en temas de movilidad. Es clarísimo que tenemos que dar un giro importante, porque si no estamos abocados al fracaso. Tenemos que cumplir los compromisos que nos creemos con Europa en la línea del Pacto Verde Europeo. En la hoja de ruta que tenemos como navarros y navarras, que ya se acordó la legislatura anterior, como es el Klina. Todos esos compromisos que entiendo que todos y todas nos creemos, pero que hay que llevarlos a políticas concretas, es otro de los objetivos. Y dar un giro en esta política, mejor dicho, en esta materia, en las políticas públicas, es necesario.

Y, sobre todo, no repetir los errores del pasado, no volver a utilizar las recetas que la derecha durante tantos años ha utilizado para generar estas carencias en materia de conservación, mantenimiento y dificultades también para el sector desde aquí en Navarra. Porque esas recetas son las que, como también ha dicho el Consejero, nos han traído hasta esta situación actual que ahora debemos afrontar.

El debilitar los recursos públicos no es en ningún caso la mejor receta para hacer frente precisamente a los retos que desde el sector público tenemos. Ahí Geroa Bai es drásticamente o radicalmente opuesto a debilitar los recursos públicos porque, precisamente, es la mejor herramienta para afrontar la situación. Después de decenas de comparecencias respecto a las carreteras, la movilidad, el transporte, sigo sin conocer cuál es el planteamiento que la derecha, que Navarra Suma, hace para salir de esta situación. No conozco otra alternativa más allá de la que se ha consensuado o se está trabajando con el departamento. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Azcona. Es el turno de Grupo Parlamentario EH Bildu, señora Aznal, cuando usted quiera.

SRA. AZNAL SAGASTI: Mila esker, lehendakari anderea. Eguerdi on guztioi, ongi etorri eta eskerrik asko, Ciriza jauna, Ochoa anderea, eta, Miranda anderea, agerraldiarengatik eta emandako azalpenengatik. Se ha hablado de muchos temas, como siempre que nos referimos al tema del transporte. Pero básicamente, el señor García, una vez más pretendía traer a colación básicamente dos, que era el tema de los peajes que se tiene pensado implementar en determinadas vías y de la desaparición del sistema de módulos o sistema de estimación objetiva.

Nuestra posición, la posición de Euskal Herria Bildu es muy conocida, muy repetida ya en varias ocasiones en cuanto a los dos temas. En cuanto a la desaparición del sistema de estimación objetiva, siempre hemos pensado que la finalidad era una justicia fiscal y redistributiva que, hasta la fecha, no se ha dado, porque viene a ser un sistema de tarifa plana detrás del cual puede haber multitud de situaciones muy diferentes entre sí. No vamos a entrar en más profundidad en este tema, porque otra cosa es cómo lo vaya a hacer operativo o lo implemente el Gobierno de Navarra. Nosotros ahí no podemos decir nada, salvo que en manos del Gobierno está el hacerlo de una manera o de otra.

En cuanto a los peajes, tema recurrente que ha sido objeto ya de bastantes sesiones aquí en el Parlamento y estoy convencida de que lo seguirá siendo, también nuestra postura es de sobra

conocida. Para Euskal Herria Bildu Navarra el reto medioambiental es fundamental. Siempre lo hemos venido diciendo, todos sabemos y somos conscientes de que efectivamente el transporte por carretera de mercancías es uno de los principales causantes de las emisiones de gases de efecto invernadero. También los objetivos medioambientales son conocidos para todos y todas. Estamos hablando de qué, para el año 2050 hay que conseguir o el objetivo es una reducción, prácticamente, de la totalidad de las emisiones. Pero sí que tenemos que pensar que de aquí al 2050 faltan muchos años y tenemos una realidad muy importante en nuestra Comunidad que, como ya se ha dicho, está compuesta por más de 3.000 empresas del transporte y multitud de trabajadoras y trabajadores que desempeñan su actividad en este sector.

Por eso, igual que nuestra postura es bien conocida en cuanto a los dos temas que acabo de mencionar también siempre hemos dicho que habría que establecer fórmulas no discriminatorias en favor de los transportistas locales y garantizar ayudas a ese sector. Siempre hemos hablado de que la solución seguramente no va a ser fácil, de que no hay que caer en soluciones simplistas y que habrá que estar en coordinación con el sector. Para que ese reducido porcentaje de transportistas locales que transitan por las vías en las cuales se van a implementar estos peajes no salgan perjudicados. Porque sí, señor Ciriza, es cierto que si cuando transitan por otras vías pagan peajes, por qué no lo van a hacer aquí. Pero aquí tributan también. Entonces, es un aspecto que no podemos, no podemos obviar. En cualquier caso, nuestro grupo piensa que ni el establecimiento de los peajes en estas vías, ni la desaparición del sistema de módulos de estimación objetiva son los principales problemas a los que se enfrenta el sector del transporte, que pensamos que tiene muchos más y algunos muy serios.

El sector de transporte va a tener que hacer frente a una transformación integral, una transformación profunda. Porque claro, de cara a conseguir los objetivos medioambientales, va a ser un sector que se va a tener que adaptar. Y, como digo, asumir cambios tan importantes como los que vienen en el medio plazo, como la conducción autónoma, como el vehículo eléctrico, como los nuevos motores para el hidrógeno, en vez de para los combustibles habituales. Está claro que la tendencia es buscar medios de transporte más sostenibles, ya estamos viendo efectivamente, como todas las instituciones europeas los esfuerzos los dedican a incrementar la cuota de transporte ferroviario y el sector va a sufrir un fuerte y potente cambio en el cual creo que hay que ayudarle y creo que tiene que recibir la protección de las instituciones públicas.

Yo coincido con el señor Azcona, porque claro, la opción que plantea Navarra Suma en cuanto al tema de necesidad acuciante de realizar inversiones en infraestructuras terrestres, nunca la hemos escuchado. A mí me gustaría saber cómo plantearían ellos financiar todas las inversiones que hay que financiar. Entiendo que lo harían quizás con cargo al Fondo de Contingencia, como son las enmiendas que presentaron en el sentido de la conservación, mejora de la seguridad y obras de infraestructuras, que sí que ya vimos que presentaban 15 millones de euros para el año 2021, ampliables a 90 millones de euros en los próximos seis años. Pero, como digo, financiados contra el Fondo de Contingencia. Esto no es operativo, así no se financia ningún tipo de inversión. Entonces, estamos todavía por escuchar cuál es la mejor alternativa que plantean para hacer frente a todo lo que todavía tenemos que hacer.

Como decía, el sector del transporte, efectivamente, tiene varios y numerosos problemas. Uno de los principales es el elevado grado de precarización por el que atraviesa el sector. Las condiciones laborales han ido a peor en los últimos lustros. Todas y todos conocemos conducciones de veinticuatro horas seguidas, siete días a la semana. Vienen conductores y conductoras a lo mejor de otros países... La verdad es que los trabajadores y las trabajadoras están sufriendo y han sufrido mucho. Tienen cada día más responsabilidades añadidas, cuando hacen entregas a las empresas. Las empresas también tienen mucha culpa de la situación por la que atraviesa el transporte, porque con sus políticas agresivas de precios, hay veces que cuando compramos por Internet, con esto de «Sin costes de envío», a veces la ciudadanía tiene que pensar que ninguna mercancía, ningún producto, todavía se teletransporta y que, detrás de cada envío, hay un conductor, una conductora, un vehículo, una furgoneta, unos costes de almacén, una carga, una descarga. Entonces, aquí, sí que el sector empresarial tiene mucha responsabilidad y también los hábitos de consumo que está adoptando recientemente la ciudadanía.

¿Problemas? Las falsas cooperativas, vienen siendo uno de los principales problemas del sector del transporte, y aquí se debatió una proposición de ley foral que, por cierto, no prosperó. O sea, para que este tipo de falsas cooperativas no proliferaran. Y, por cierto, no prosperó por no tener votos suficientes. Euskal Herria Bildu, por supuesto que el votó a favor. Problema con los falsos autónomos y autónomas, con toda la precariedad que ha arrastrado también este tema. El problema del relevo generacional en el sector del transporte, por lo cual acogemos de buen grado los 450.000 euros contemplados para los presupuestos del 2021 en este sentido. Pero hay mucho trabajo que hacer, en cuanto al sector del transporte.

El Consejo, por ejemplo, del Transporte la pasada legislatura se reactivó después de más de quince años. Entonces, creo que es urgente, creo que es necesario volver a reactivar el Consejo de transporte. Otros problemas añadidos que tienen también es que ahora tiene que hacer frente a más trámites. Porque la Ley 9/2013 de modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes, impuso la obligatoriedad de la tramitación telemática de todos los trámites a realizar en el ámbito de las autorizaciones de transporte y, claro, actividades que antes no realizaban los transportistas han tenido que asumirlas también. Yo solo quiero decir que, a pesar de que el señor García nos suele traer aquí a estas sesiones hablar de peajes, pienso que el sector del transporte tiene muchos problemas y creo que hay mucho trabajo que todos tenemos que llevar a cabo de la mano de este sector para solventar otras muchas cuestiones. Así que nada más, eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señora Aznal. Ahora es el turno del Grupo Parlamentario Izquierda-Ezkerra, cuando quiera, señora De Simón, por diez minutos.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: Muchas gracias, señora Presidente. Muy buenos días o buenas tardes ya casi, señor Consejero. Buenos días a las personas que le acompañan, y, como siempre, quiero agradecerle su presencia y su exposición. Yo solo me voy a centrar en una cuestión. Y es que francamente me extraña que haga usted referencia a esa necesidad de una movilidad sostenible con relación al transporte de mercancías. Una movilidad sostenible desde el punto de vista medioambiental, mientras se sigue apostando por el tren de alta velocidad.

A mí me parece una auténtica contradicción, ya que el tren de alta velocidad es altísimamente contaminante. Me extraña también su discurso cuando el transporte de mercancías por carretera es muy contaminante también como todos ustedes y todas ustedes saben. Y hoy por hoy no hay ninguna alternativa, no hay ninguna apuesta clara, ni por este Gobierno, ni por Gobierno del Estado, de superar esta cuestión de manera que se avance hacia una disminución de ese transporte por carretera tan altamente contaminante, para que las mercancías se trasladen vía ferrocarril, que es menos contaminante. Si ya sabemos, porque lo sabemos, que el tren de alta velocidad no va a transportar mercancías, seguimos sin entender que no haya una apuesta clara por la modernización de la red tradicional, que sí tiene y tendría capacidad para transportar estas mercancías.

Sí que estoy de acuerdo con usted, señor Ciriza, como no puede ser de otra manera, en que es absolutamente necesario adaptar nuestra red ferroviaria a los estándares europeos. Esto lo hemos defendido siempre desde Izquierda-Ezkerra, porque es absolutamente necesario tener conexión tanto con el Corredor Atlántico Mediterráneo, pero, desde luego, la solución no es más alta velocidad. La solución no es invertir en alta velocidad. La solución, bajo nuestro punto de vista es invertir ya, de una vez por todas, y tener un plan claro de inversiones para mejorar y actualizar la red convencional en esa doble vía que usted comentaba, cuando sea necesario. En esa necesaria y absolutamente necesaria e imprescindible adaptación de la vía al ancho europeo, porque es la única manera de conectar con el exterior, sobre todo pensando ya en los Pirineos.

Por lo tanto, no tengo más que decir, aparte de la, en fin, ya no sé si criticar o qué la intervención que hace el señor García. Es que ustedes están siempre con lo mismo. O sea, una crítica una crítica vacía, interesada y siguen, además, sustentando su propuesta en una bajada de ingresos para generar más gasto. O sea, de verdad, se lo deberían hacer mirar, porque ya llega un momento en que aburren. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señora De Simón. Vamos a proceder a suspender la sesión por cinco minutos

(Se suspende la sesión a las 13 horas y 28 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 13 horas y 37 minutos).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Vamos a reiniciar la sesión y vamos a pasar al turno de réplica del señor Consejero, cuando usted quiera.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Gracias, señora Presidenta, señores y señoras Parlamentarios. Señor García, le tengo que decir que estamos haciendo todo lo que en buena medida UPN no hizo y además que lo dejó en el cajón. Estamos afrontando los problemas que dejaron ustedes sin resolver. Navarra Suma se ha posicionado en contra de los peajes a vehículos pesados en cinco vías de la capacidad, pero hace quince años, más o menos, cuando se aprobó la Directiva Europea sobre seguridad en los túneles. Entonces gobernaba UPN, ¿qué hicieron entonces? Pues estudiaron implantar peajes a vehículos pesados en toda la red foral de carreteras, hasta en las carreteras locales, como se ha dicho hasta la saciedad. ¿Se lo tengo que recordar? Téngalo presente.

También confeccionaron el tercer Plan Director de Carreteras 2010-2018, plan que ha finalizado con una elevadísima inejecución. Les recuerdo que contemplaba un total de 225 actuaciones concretas de ampliación y mejora de la red de carreteras, con un presupuesto total de 1.125 millones de euros. En fin, de estas 225 actuaciones y tan siquiera se llegaron a ejecutar 20 durante la vigencia del plan. Las más de 200 de actuaciones no ejecutadas tienen un presupuesto a día de hoy de más de 1.000 millones de euros encontrándose entre ellas actuaciones fundamentales para nuestra Comunidad, como son la conversión de la nacional 121-A en una vía 2+1 o la duplicación de los túneles de Belate y Almandoz. Se lo tengo que volver a recordar, señores de Navarra, ¿cómo financiamos las infraestructuras? Con los 90 millones que pagamos de peajes en sombra. En lo que va de legislatura, su grupo no ha hecho ni una sola propuesta constructiva en esta materia, ni una.

Usted se equivoca, señor García, porque yo vengo a esta Cámara encantado y se lo he dicho todas las veces que he venido. Además, espero que me siga llamando como me ha llamado hasta ahora, cuantas más veces mejor. Porque estoy encantado de dar explicaciones y de contar la gestión como, por ejemplo, las últimas novedades con relación a la nacional 121-A.

El Departamento de Cohesión Territorial ha aprobado el proyecto provisional del tercer tramo. Ya vamos por el tercero, cuando habla de gestión. El tercero, no cero, sino primero, segundo, y el tercero. Por el tercer tramo de conversión de la carretera nacional 121-A en una vía 2+1. Entre los puntos kilométricos 22+500 en las inmediaciones de Lantz y 44+900 anterior a la bifurcación nacional 121-B, a la altura de Oronoz-Mugaire. El proyecto tendrá un coste aproximado de 15,5 millones de euros. Por si no lo saben, les tengo que decir que se trata del tramo más largo de los cinco sectores en que se ha dividido la transformación de la carretera con 18,4 kilómetros. El tramo, además, se complementará con la ejecución de una variante en ventas de Arraiz y la duplicación de los túneles de Belate y Almandoz. Cabe destacar que en todo este tercer tramo se dispondrá de barreras metálicas de seguridad para separar los dos sentidos de circulación y se reorganizarán los tramos de adelantamiento. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Finalizado el primer punto del orden del día, vamos a pasar con las preguntas orales.

Pregunta sobre el destino del nuevo impuesto en forma de peaje, presentada por el Ilmo. Sr. D. Javier García Jiménez.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): En este caso, el punto número 2 será la pregunta oral sobre el destino del nuevo impuesto de forma de peaje realizada por el señor García Jiménez del Grupo Parlamentario Navarra Suma. Cuando usted quiera.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. Pero, ¿cómo no le voy a plantear comparencias si no dice usted nunca nada? Revise la réplica de hoy, porque sinceramente, poco ha añadido a lo que ha dicho al inicio, quizás es que no tiene nada que contar.

Sin más, la pregunta, mire, como ha hablado usted tanto de que si UPN hace quince años hizo... Yo le digo, el Partido Socialista andaluz plantea un estudio para eliminar la Pediatría en Atención Primaria. ¿Por eso el Partido Socialista ha eliminado la Atención Primaria en Andalucía? No. Pues

yo creo zanjado el tema. Porque en todo caso, yo le implicaré todos los estudios que ustedes han hecho en gobierno y veremos quién gana. Y no creo que sea ese el juego.

La señora De Simón, y hago la pregunta, dice que le aburro. A mí no me aburre, a mí me importa y mucho y me preocupa. Me preocupa mucho más que actitudes como las que vemos en este Parlamento, no les interese los problemas que mañana, por cierto, podrán volver a escuchar. Mañana otra vez les van a decir, «Señores del Gobierno, ¡que no queremos peajes!». ¿Están ustedes atentos a lo que les van a decir? Yo creo que deberían.

Me gustaría saber, como dice la pregunta, cuáles van a ser las mejoras para los transportistas que va llevar a cabo el Gobierno con el nuevo impuesto. Y sí que me gustaría, si me lo permite la Presidenta, sin más recordarle al señor Aguirre que el caso de los ERE andaluces ha sido el mayor caso de la corrupción, desgraciadamente en nuestro país, e implica al propio Partido Socialista. Por lo tanto, no tiene mucho de lo que hablar. Y le recordaré un nombre, señor Ayerdi, imputado y su Gobierno.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor García. Intentemos ceñirnos al tema de la pregunta, ¿vale? Señor Ciriza, cuando usted quiera.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Muchas gracias, señora Presidenta, voy a ver si me centro porque, claro, ha hecho usted, en fin, pero la pregunta era la que era. Le quiero recordar también que ha dicho que no, en fin, nada, y estoy diciendo primer tramo, segundo tramo, tercer tramo, variante. En fin, no sé a que le llama usted «nada». Yo sí sé a lo que le llamo nada.

El Departamento de Cohesión Territorial tiene prevista la mejora de las carreteras navarras como servicio público. Eso es lo que tiene previsto el departamento, poner soluciones de manera paulatina y progresiva a un problema enquistado desde hace muchos años.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Consejero, puede continuar su turno, señor García.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. Nada, me refiero a lo que ha vuelto a decir, me habla de la nacional 121, pero léase el motivo de la pregunta y léase, por favor, la solicitud de comparecencia. Por lo tanto, nada me responde a lo que yo le planteo, nada. Eso es, nada.

Dice usted que hay una serie de mejorías que va a llevar consigo la creación de este nuevo el peaje. Me parece que usted ni lo sabe o así lo hace ver en las peticiones de información a las cuales nosotros le planteamos. Dice usted que no tiene conocimiento ni de los ingresos que va a tener Nafarbidé, la nueva empresa pública, usted no sabe nada.

Pero usted defiende ahora, de ahí, señor Aguirre, y, señor Ciriza, que ustedes la legislatura pasada decían, «No a los peajes, no». La señora Chivite, alto y claro, «No a los peajes». Y justamente los nacionalistas, EH Bildu a la cabeza, que decía, y es curioso, que decía la señora de EH Bildu, «Siento ser tan repetitiva», y que remarcaba su posición. Fíjese si ha sido tan repetitiva y tan conocida que marcaba tendencia. Fíjese lo que hace el Partido Socialista ahora, lo que usted quiere y lo que ustedes pretenden.

Por lo tanto, mejoras, ¿cuáles van a ser las mejoras que va a meter el sector del transporte en nuestra Comunidad? ¿Va a poner usted duchas para los transportistas, por ejemplo, en Valtierra? Algo que, por cierto, conoce perfectamente algún grupo, en este caso el Partido Socialista y su portavoz. Porque se lo han reiterado en ciertas ocasiones, ¿va a hacer también servicios de descanso? ¿Va a mejorar los servicios de descanso? Claro, usted paga o va a poner en práctica un peaje, pero el peaje no solo lleva consigo a la inversión en carreteras de la cual disfrutamos todos los navarros, todos los españoles y todos los que transitan por las carreteras. Evidentemente, el peaje tiene que llevar consigo una serie de mejoras. Es a lo que usted me responde con «nada», como es habitual.

Por lo tanto, no se extrañe usted de que la semana que viene tengamos que solicitar otra comparecencia o tengamos que hacer otra petición de información. Que le vuelvo a reiterar, que espero que no sea así, pero quien oculta información también oculta una mala acción. Le voy a seguir pidiendo cuanta información consideremos para poder ejercer nuestro trabajo y el control que debemos de hacer. Y le volveré a pedir qué medidas, cuáles van a ser. Me conformo con una, señor Ciriza, que me diga cuál va a ser la mejora estrella para que convenza a los transportistas de que gracias al peaje, usted y no hablemos solo de carreteras, porque disfrutamos todos de las carreteras, por lo tanto, es un beneficio social para el conjunto de la sociedad, que es al cual usted tiene que enfrentarse, a estos señores que le mantienen en el Gobierno, y diga «Es un beneficio social y la inversión ha de hacerse en los presupuestos». Por cierto, me remito al estudio de alternativas planteado por el señor Ayerdi, hoy en el banquillo de los acusados, en el que hablaba de una serie de alternativas, señor Azcona, léaselas y ahí sabrá qué alternativas...

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Señor García, debe ir finalizando.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Finalizo rogándole, señor Ciriza, rogándole que me diga una mejora que vaya a ser destinada solo a los transportistas navarros. Me temo que no hay. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor García. Su turno, señor Consejero.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Vamos a ver señor García, mucho ruido y pocas nueces, pero muy poco ruido, es mejor. Ante los problemas, soluciones y menos demagogia. Estamos haciendo todo lo que en buena medida UPN no hizo y dejó en el cajón. Estamos afrontando los problemas que dejaron sin resolver. Navarra Suma, se ha posicionado en contra de los peajes a vehículos pesados en cinco vías de alta capacidad, pero hace quince años, más o menos cuando se aprobó la Directiva Europea, se lo vuelvo a recordar sobre seguridad en los túneles, todo esto viene a efectos de la coherencia de la que usted hace gala de boquilla, pero no de hecho, sobre seguridad en los túneles, entonces gobernaba UPN, ¿qué hicieron entonces? Estudiaron implantar peajes a vehículos pesados en toda la red de carreteras, hasta en las carreteras locales. Se lo recuerdo por aquello de la incoherencia.

Y le digo, ¿qué pretende Navarra Suma? ¿Que el Gobierno de Navarra se quede con los brazos cruzados? ¿Qué no haga nada? Es que es claro lo que pretende, ¿qué se cierren los túneles de Belate y Almandoz y que todo el tráfico de la nacional 121-A sea desviado por el puerto? ¿Qué

Europa nos obligue a cerrar los túneles por no haber hecho nada en más de quince años? Alguno se lo tiene que hacer mirar.

Por cierto, y le vuelvo a pedir otra vez, sea coherente, porque la incoherencia que tiene su partido es ya clamorosa, grita. Pregúntele al señor Núñez Feijóo, Presidente Popular de Galicia, usted hace una cosa aquí, dice una cosa aquí, en otros sitios dice otra cosa, va amoldándose, volátil, y la incoherencia se la deja en casa. Porque el señor Núñez Feijóo, Presidente popular de Galicia, es una región donde hay dos autopistas concedidas por dicha comunidad autónoma y que se mantienen en la actualidad. Nosotros estamos trabajando y ahí están viéndose los hechos y poco a poco se irán viendo más.

Como me va a llamar muchas veces y yo voy a venir aquí encantadísimo cada una de las veces, le iré contando todo. Usted, probablemente, me siga diciendo lo mismo, porque no sabe lo que decir y como no sabe lo que decir, dice, nada. Pero yo ya vendré y le contaré todo lo que estamos haciendo y todas las veces que quiera, le enseñaremos todo, le enseñaremos toda la documentación. Esas que pide, «Todo lo que hay de todas las carreteras de Navarra, desde no sé cuando hasta no sé cuando». A ver si se atasca todo el mundo. Todo eso, gustoso. Para que luego venga usted aquí y diga, no me enseñan nada. Hombre, hombre, eso no, eso no. Porque le hemos enseñado todo, le hemos puesto todo a su disposición y lo va a seguir teniendo todo a su disposición, igual que cualquier otro Parlamentario. Pero usted más, porque estamos más interesado. Así que nos seguiremos viendo. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Vamos a seguir con el tercer punto del orden del día. Me crea la duda de si el señor García va a suprimir su última pregunta, porque entiendo que tiene el mismo contenido que la que va a realizar el señor Araiz.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: No, no voy a retirar la pregunta.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Hablaremos por parte doble de ambas incidencias.

Pregunta sobre las incidencias provocadas por la nieve en el denominado «puente foral», presentada por el Ilmo. Sr. D. Adolfo Araiz Flamarique.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Empezamos por la pregunta oral sobre las incidencias provocadas por la nieve en el denominado «puente foral», por el señor Araiz Flamarique, cuando usted quiera, dispone de cinco minutos.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari andrea. Antes hemos tenido suerte de que en esta ocasión el señor García no se ha adelantado y la iniciativa creo que, como la transformamos de comparecencia en pregunta oral y vio que no podía intervenir, pues dijo, «Voy a hacer una pregunta oral por lo mismo y para que se metan el mismo día» Poco *fairplay* ha tenido el señor García. En todo caso, la pregunta es, cuál es la valoración que hace el Gobierno sobre la falta de planificación y las incidencias provocadas por la nieve en el pasado «puente foral», así como las medidas que tiene previsto, si es que tiene alguna el departamento, adoptar para evitar este que este tipo de situaciones se repitan.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Señor Consejero, cuando se quiera, puede contestar a la pregunta.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Araiz, en primer lugar, quiero reconocer que efectivamente los días 4 y 5 de diciembre el temporal de nieve acaecido provocó diversas incidencias en varios tramos de la red de carreteras. Las precipitaciones de nieve superaron en intensidad y extensión, especialmente en la cuenca de Pamplona y norte de la Comunidad las predicciones meteorológicas recibidas para esos días. El despliegue inicial de maquinaria y medios humanos fueron los establecidos en el protocolo para el nivel de emergencia fijado, en razón de las previsiones meteorológicas recibidas. No obstante, ese despliegue se fue adaptando, es decir, se fueron aumentando equipos con base en las necesidades de las circunstancias reales.

Cabe manifestar que aun así no hubo problemas significativos en las principales vías de la red carreteras de Navarra. Autovías A-1, A-10, A-15, A-12, A-21, la PA-31, la PA-30, la PA-34, Navarra-30 y N-121, etcétera. Localizándose los mayores problemas de retenciones y limitaciones al tráfico en las carreteras que le voy a relatar ahora: la carretera N-185 Pamplona Francia, donde los problemas surgidos se debieron principalmente a la afluencia masiva de vehículos y al inadecuado estacionamiento de los mismos que entorpeció enormemente las labores de retirada de nieve por los equipos.

A este respecto, les recuerdo que el Gobierno de Navarra solicitó mediante información remitida a los medios de comunicación, que se hicieron eco de esa recomendación, en la que decíamos que todas aquellas personas que se acercasen a disfrutar de la nieve, tuvieran un comportamiento responsable. E incidió en la importancia de estacionar correctamente el vehículo, especialmente en aquellas zonas con presencia de nieve o hielo, dado que se dificulta enormemente, o incluso se imposibilita la labor de los equipos quitanieves. La carretera Nacional 124, el puerto de Las Coronas, donde las principales incidencias se achacan a las intensas precipitaciones de nieve que tuvieron lugar y a la gran afluencia de vehículos y a su falta de adecuación a las condiciones meteorológicas y de la vía. Es decir, muchos con falta de cadenas y sin ruedas de nieve.

En la ruta escolar Navarra-140, en Ustárroz, se produjo un retraso del autobús de transporte escolar a su paso por Ustárroz, al no poder dar la vuelta en el aparcamiento, que es de titularidad municipal, donde realiza de forma habitual dicha maniobra. En la N-121-A, Pamplona-Behobia, las predicciones ahí no se cumplen, y la cota de nieve, que, en principio pronosticaba agua nieve a cota 800 metros sin consecuencias en calzada, descendió hasta los 450 metros, provocando afecciones al tráfico. Hubo un accidente de circulación en el entorno de Lantz a las 14 horas, con retenciones en la variante de Ostiz, cortes técnicos, para proceder a la limpieza, etcétera.

Procede indicar que el número de quitanieves activos se fue incrementado como consecuencia de la situación. El camino de acceso al refugio de Belagua, que es otra de las incidencias, y su aparcamiento se registraron incidencias en ambos espacios. Que, por cierto, no pertenecen a la red de carreteras de la Comunidad Foral y, por lo tanto, quiero insistir en la imposibilidad de que obras públicas pueda llevar a cabo su mantenimiento por falta de competencias.

No obstante, de lo anterior, conscientes de que existe una problemática y que es necesaria una solución. Hace escasos días mantuvimos una reunión con representantes de la Junta del valle del Roncal, donde desde el departamento nos hemos comprometido a articular un sistema que posibilite que el refugio disponga de los medios adecuados para que sus responsables puedan

limpiar autónomamente sus instalaciones en caso de nieve y de hielo. De igual modo, estamos analizando la fórmula de poder mejorar la información que se facilita, en este caso, a la Junta del valle en torno al estado de las carreteras. Han tenido recientemente esta semana pasada una reunión y tenemos previsto volver a juntarnos para ver a qué conclusiones han llegado y cómo lo podemos mejorar.

Finalmente, quiero señalar que, en relación con las interrupciones en el tramo de fibra óptica de Navascués-Burgui, que tuvieron lugar también durante el pasado puente. Estas se produjeron al romperse un cable que va por aire, por postes. Estas infraestructuras digitales son propiedad del operador telefónico, que tiene la responsabilidad y obligación de ofrecer el servicio de conectividad. Según la Ley 9/2014 de 9 de mayo, el Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, tiene las competencias para iniciar un procedimiento sancionador. Y desde la Dirección General de Telecomunicaciones y Digitalización, con la que nos pusimos rápidamente en contacto, se mantuvieron contactos con los regidores de Valcarlos y Burgui.

Se exigió, además, a la compañía una solución rápida, dado que el servicio de telefonía fija y de acceso a Internet, integran lo que se define como se define como: «Servicio universal». Pero el Gobierno de Navarra no tiene competencias al efecto. Tras dos días de insistencia y de trabajos, se recorrieron los kilómetros de cable de Navascués hasta Burgui para detectar cualquier incidencia que había en el tramo y repararla. Una vez encontradas, se restauró la conexión. Inmediatamente después de resolver la incidencia se envió un escrito al Secretario en Estado de Telecomunicaciones e Infraestructuras Digitales, solicitando formalmente el inicio de un expediente por corte en un servicio universal. Por otra parte, se han iniciado también conversaciones con la operadora para analizar sus compromisos de actualización de las líneas. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Consejero. Es el turno del señor Araiz, cuando usted quiera, cinco minutos.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari andrea. Le agradezco la información, pero creo que, en alguna medida usted ha echado balones fuera en relación con las competencias. Lo que es triste, y creo que lo decía el otro día la alcaldesa de Burgui, la señora Calvo, diciendo que sentían impotencia y sobre todo agotamiento por mostrar en el siglo XXI los problemas del siglo XIX. Yo creo que el departamento ha dicho, «Es que las previsiones...».

Yo creo que usted no se puede escudar en las previsiones, es decir, el departamento tiene que ir más allá de las previsiones y ser, en este caso, más previsor que las propias previsiones meteorológicas. Porque creo que en algún pueblo de la Ribera suelen repetir bastante que, «A por si acaso nunca le pillan y a quién hubiera pensando siempre le cogen». Entonces, ustedes, aplíquense también este dicho popular y sean más previsores que las propias previsiones. Porque todo el mundo sabemos que cuando se producen nevadas, cuando se producen las primeras nevadas, incluso en este tipo de localidades, se han generado problemas.

Yo creo que hay una reflexión que la tenemos que hacer también y que a la vista de lo que hemos podido leer y lo que hemos tenido contacto con la Presidenta de la Junta del Valle de Roncal y con alguna alcaldesa. Efectivamente, la reflexión que hacen es que de que este servicio se privatizó hace muchos años y dejaron de ser los camioneros quienes prestan de forma directa

el mismo, las empresas contratistas y las subcontratistas, que también las hay, se limitan a decir, «No, no, esto no entra dentro del precio y yo este camino no lo puedo limpiar. Más de un metro en el arcén de la carretera no limpio, etcétera». Y ese es el problema que tenemos, que probablemente los camioneros hubieran entrado sin ningún problema a limpiar el camino del refugio y, sin embargo, la empresa contratista adujo, evidentemente lo que tiene que decir, que no le corresponde, que no lo tiene contratado y por mucho que estuvieran allí las máquinas, fue triste ver que los usuarios y las usuarias del refugio tuvieran que cogerse una pala para limpiar un camino, estando allí como estaban las máquinas limpiadoras.

Yo creo que usted conoce perfectamente en el departamento las demandas que se les han hecho desde la Junta del Valle de Roncal. Evidentemente, ha habido problemas, como ya hemos dicho, con el refugio. Ha habido problemas en algunos pueblos que no están en la misma carretera, en Vidángoz. Ha habido problemas en Ustároz, ha habido problemas en Garde, y, al final, de lo que se trata es de intentar buscar alguna solución. Porque sabe perfectamente que estos ayuntamientos no tienen ningún tipo de capacidad técnica para ello. Habría que buscar alguna solución, algún convenio con el departamento para que se puedan solucionar, para que los autobuses puedan dar la vuelta o para que el autobús escolar pueda llegar a la nueva escuela de Roncal. Que, en definitiva, estamos hablando también de pocos metros.

Yo creo que leer como hemos leído: «En el valle de Roncal una veintena de personas obligadas a abrirse camino en Belagua. La Junta habla de impotencia y la Federación pide la gestión del puerto». Yo creo que esto no puede suceder, señor Ciriza. Usted sabe perfectamente que hay que poner medios, hay que poner más, digamos, más empeño en que estas concesiones abarquen también soluciones que igual en estos momentos no está abarcando y que deberían de ser resueltas.

En relación con lo de internet, otro tanto. Volver a leer aquí, como hemos visto en la prensa: «El valle de Roncal suma tres días aislado, sin conexión de telefonía fija a Internet». Sabemos que se hicieron esfuerzos por el departamento. Sabemos que en algunas cuestiones lo que son los expedientes sancionadores a las operadoras no son competencia del Gobierno pero, desde luego, el Gobierno tiene solucionado su problema tiene su propia fibra óptica para sus centros y, desde luego, no padece la situación que año tras año vienen padeciendo estas localidades. La hostelería, vienen padeciendo, centros privados, etcétera, etcétera.

Por lo tanto, hay que buscar una solución y yo creo que habría que hacer una reflexión también en ese sentido. Aquí se nos ha dicho que se ha hecho a través de la Dirección General y con el Ministerio de Telecomunicaciones, pero yo creo que hay que hacer algo más y hay que establecer desde el Gobierno de Navarra, desde el departamento que corresponda, que esto no vuelva a suceder. No se puede estar en una localidad. Hablamos de teletrabajo, hablamos de equilibrio territorial. Estar tres días estando en un fin de semana, como era un fin de semana festivo, sin un servicio básico, como en estos momentos es el acceso a Internet. Desde luego, yo creo que el Gobierno Navarra algo más allá del hecho de mandar una carta al Ministerio, incluso solicitando que se puede abrir un procedimiento sancionador, debería de hacer, como digo, para que en el futuro no vuelva a ocurrir.

Y únicamente, y creo que con esto termino, una de las demandas que se ha planteado desde el valle del Roncal en concreto, usted sabe perfectamente, es que tengan un acceso. Que hay que

tener un acceso el limpio siempre o por la carretera de Yesa, por Salvatierra o por Las Corona. Hubo en este fin de semana un momento en el que ni uno, ni otra estaba abierta. Hubo algún problema sanitario y hubo problemas en ese transporte. Por lo tanto, esto sí que tenemos que evitarlo y esto sí que es competencia del Gobierno de Navarra. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Araiz, por ajustarse al tiempo. Señor Consejero, no tiene derecho a réplica, ya que ha agotado su tiempo en la pregunta. Así que, como la siguiente va a ir un poco sobre lo mismo...

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): ¿Le contesto?

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): No, es que ha agotado su tiempo, señor Ciriza. (PAUSA).

Pregunta sobre las consecuencias provocadas por la nieve el pasado 5 de diciembre de 2020, presentada por el Ilmo. Sr. D. Javier García Jiménez.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): No va a haber ningún problema, porque ahora vamos a hablar sobre el mismo tema, o sea que usted podrá contestarle. Así que, señor García, una pregunta sobre las consecuencias provocadas por la nieve el pasado 5 de diciembre de 2020, cuando usted quiera, pregunte.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. Previamente, me gustaría aclarar dos cuestiones a las cuales ha hecho referencia el señor Ciriza y es en referencia a dos autopistas autonómicas de Galicia. Yo le pediré que mire quién ha hecho la concesión, cuando se hizo la concesión y las tarifas que hay en este 2020. Se ha aprobado por la propia Consejería de infraestructuras y Movilidad de la propia Consellería de Galicia, sin más. Porque me parece importante detallar.

Creo que han quedado claro sinceramente los planteamientos a los cuales ha hecho referencia. Sí que he de decir que la próxima comparecencia la dedicaré a pedirle que explique en qué consiste incoherencia y coherencia. Incoherencia es que el PSOE decía no a los peajes, en todo caso, decía no a la inversión y ahora dice sí a los peajes a petición de los que hoy son socios. Yo creo que queda clara y, como digo, nosotros seguiremos trabajando para que usted haga aquí lo que debe hacer, cumplir con su deber y dé respuesta a todas esas peticiones. Por lo tanto, retiro la pregunta, tal y como ha preguntado la propia Presidenta.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): (MURMULLOS). Ya pueden perdonar, levantamos la sesión. Muchas gracias por todo.

(Se levanta la sesión a las 14 horas y 6 minutos).