



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

X Legislatura

Pamplona, 27 de enero de 2021

NÚM. 23

TRANSCRIPCIÓN LITERAL

COMISIÓN DE COHESIÓN TERRITORIAL

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

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 27 DE ENERO DE 2021

ORDEN DEL DÍA

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para informar sobre la nueva empresa pública Nafarbide.
- Pregunta sobre criterios de inversión en la Red de Carreteras de Navarra, presentada por el Ilmo. Sr. D. Javier García Jiménez.

(Comisión transcrita por la UTE Naturalvox-MondragonLingua)

(Comienza la sesión a las 12 horas y 1 minuto).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para informar sobre la nueva empresa pública Nafarbide.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdalena Alegría): Buenas tardes ya. Vamos a comenzar con la Comisión de Cohesión Territorial. En este caso, va a ser una sesión por la comparecencia a instancias de la Junta de Portavoces y, en este caso, del Grupo Parlamentario Navarra Suma, para informar, para que el Consejero informe, para que el Consejero de Cohesión Territorial para informar sobre la nueva empresa pública Nafarbide. Cuando quiera, señor García, si quiere hacer la presentación.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. Bueno, cómo no, en primer lugar, he de agradecer la presencia del señor Ciriza ante esta Comisión para dar las explicaciones, en este caso, sobre la empresa Nafarbide, una empresa pública que constituye el Gobierno de Navarra. Bueno, antes contextualizar primero por qué se solicita, evidentemente, la comparecencia.

Bueno, hacemos una petición de información a este respecto, queriendo conocer cuáles son las circunstancias para la constitución de esta nueva empresa pública, conocer también dónde se va a situar la sede y el coste que va a tener de dicha sede, puesto que nos enteramos por los medios de comunicación que existe un proyecto por parte del Gobierno de Navarra o, bueno, un planteamiento por parte del Gobierno de Navarra, para, como digo, implantar esta nueva empresa pública en nuestra Comunidad, en una localidad. Hacemos esa petición de información, no se nos transmite dicha información. Se nos dice que no existe tal información a este respecto y, por lo tanto, claro, nuestra sorpresa es mayúscula, al saber, evidentemente, conocedores o ser conocedores de que ante la constitución de una empresa pública debe de haber una serie de informes, memorias, documentación que acrediten dicha constitución. Queríamos saber de primera mano que se nos facilitase dicha información.

Me quiero remitir también, teniendo la oportunidad de hacerlo, que a este Parlamentario ya son reiteradas ocasiones a las que no se le transmite la información y son las conclusiones a las que no ha llegado. Evidentemente, algo que veníamos diciendo este Parlamentario, sino que es avalado además por los Servicios Jurídicos de esta Cámara, en la que se dice que el Departamento de Cohesión Territorial no cumple su deber de atender las peticiones de información que hace este grupo, en este caso, yo como Parlamentario.

Por lo tanto, yo creo que puede ser un buen punto de partida para que a partir de hoy comience usted a dar fluidez a la información que venimos pidiendo, como el único objetivo, básicamente, de, como le decía, conocer la realidad, la situación y el día a día de este departamento.

Por lo tanto, queremos saber, debería hacer las mismas preguntas que hacía en la petición de información, lo primero es conocer qué coste va a tener la creación de un nuevo edificio, sede de la nueva empresa pública. El proyecto, si existe o no existe. Entiendo que no, porque es verdad lo que se nos transmite. Conocer, y cuatro preguntas más, que serían; una, ¿cuáles son las funciones de la empresa pública? ¿Qué coste va a tener para los navarros la creación de una nueva empresa pública? ¿Existe memoria justificativa, informes preliminares para avalar dicha decisión? ¿Cuál es la previsión de ingresos que tiene la propia empresa con relación también a

los gastos que esta empresa tendrá? Espero que, como digo, son preguntas sencillas y que entiendo que ya están valoradas a la hora de constituir dicha empresa pública. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor García, por su introducción. Señor Consejero, cuando quiera, dispone usted de treinta minutos.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Buenos días a todos y todas, señora Presidenta. Muchas gracias por darme la oportunidad de hablar en esta Comisión, hace aproximadamente medio año, el Gobierno de Navarra y la mayoría de los grupos parlamentarios, PSN, PSOE, Geroa Bai, EH Bildu Nafarroa, Podemos Ahal Dugu e Izquierda-Ezkerra, alcanzamos un preacuerdo para financiar y mejorar las carreteras como servicio público.

Estas formaciones respaldaron las bases de la propuesta realizada por este Departamento de Cohesión Territorial, consistente en la creación de una empresa pública que se encargase de la gestión e implantación de peajes, exclusivamente, a vehículos pesados en cinco vías de alta capacidad: A-10, A-15, Nacional 121-A, A-1 y A-68. Esta alternativa, que se fundamenta en los principios europeos de que quien usa, paga, y que quien contamina, paga, posibilitará que se comiencen a abordar las necesidades existentes desde hace años en materia de carreteras. Mi agradecimiento público nuevamente a estos grupos que han posibilitado poner soluciones a una problemática enquistada durante años.

Durante estos últimos meses de 2020, desde la Dirección General de Obras Públicas e Infraestructuras, se ha venido trabajando intensamente para avanzar a este respecto. En primer lugar, les quiero trasladar que el departamento que dirijo ultima el proyecto de ley foral reguladora del canon de uso de carreteras. Aclaro, en este punto, que es preciso incorporarlo al Plan Anual Normativo para este año 2021. Me parece importante trasladárselo para que sean conocedores tanto ustedes como el conjunto de la ciudadanía.

En segundo lugar, avanzarles también que se va a licitar en breve el contrato de servicios para la realización del estudio de viabilidad e impacto en la competitividad, derivada de los distintos sistemas de gestión para la implantación del pago por uso en las infraestructuras viarias de Navarra. El contrato tiene como objeto el diseño y definición para la implantación de un sistema de pago por uso de infraestructuras, que deberá permitir acometer la construcción, adquisición, puesta en marcha y operación del sistema de cobro en las vías A-1, A-10, A-15, A-68 y Nacional 121-A, que ya he dicho anteriormente. También es objeto de este contrato la preparación de la documentación necesaria para la valoración por el organismo de la Comisión Europea competente del sistema de peaje que se plantea en Navarra. El presupuesto de licitación de los trabajos del presente contrato es de 350.000 euros. Tienen toda la información disponible en el portal de contratación de Navarra.

En tercer lugar, en el día de hoy, quiero compartir con ustedes, y es el objeto de esta comparecencia, una propuesta de estatutos de la empresa pública Nafarbide. Se trata de un borrador, una propuesta abierta a las aportaciones de los grupos parlamentarios de esta Cámara y que además puede sufrir también pequeñas variaciones a consecuencia de su tramitación en el Registro Mercantil. Voy a dar a conocer a continuación los principales artículos, a nuestro modo de ver, de esta futura sociedad pública.

Nafarbide tendrá como objeto social mantener, conservar y explotar, mediante la aplicación de un peaje o canon por uso, por sí o por terceras personas, los siguientes tramos de vías de gran capacidad que transcurren por el territorio de la Comunidad Foral de Navarra. Los de las autovías A-1, A-10, A-15 y A-68 y el de la carretera de altas prestaciones, Nacional 121-A y sus instalaciones, así como los servicios de cualquier naturaleza, relacionados con dichas infraestructuras, tales como zonas funcionales y de servicio y de centros de transporte. Proyectar, construir, mantener, conservar, financiar y explotar, por sí o por terceras personas, los nuevos tramos, las mejoras, las ampliaciones y las prolongaciones de las citadas infraestructuras que se decidan ejecutar por el departamento de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra, competente en materia de carreteras.

La sociedad no podrá realizar ninguna de las actividades determinadas con anterioridad, en el caso de que impliquen directa o indirectamente ejercicio de autoridad y otras potestades inherentes a los poderes públicos y, en todo caso, aquellas que no estén permitidas legalmente.

La sociedad estará sujeta al régimen foral y fiscal de Navarra. Será una sociedad de duración indefinida y dará comienzo a sus operaciones el día de la firma de la escritura de constitución.

Su capital social será de 3.000 euros, dividido en 3.000 participaciones sociales, indivisibles y acumulables, de 1.000 euros de valor nominal cada una de ellas, numeradas del 1 al 3, ambos, inclusive, e íntegramente suscritas y desembolsadas.

En lo que respecta a los órganos de la sociedad, corresponderá el gobierno y administración de la misma a la Junta General y al órgano de administración. En cuanto a la Junta General, los socios decidirán por mayoría en los asuntos propios de la competencia de la Junta. Serán Presidente y Secretario de las Juntas Generales, los que lo sean, en su caso, del Consejo de Administración. Por ausencia, imposibilidad o incompatibilidad, serán sustituidos por los que les corresponda, conforme a lo establecido en los presentes estatutos. Por falta de los sustitutos, los partícipes reunidos los elegirán para la Junta de que se trate, debiendo recaer la Presidencia en uno de los partícipes asistentes a la reunión.

Con relación al órgano de Administración, la sociedad será regida y administrada a elección de la Junta General, por un administrador único, varios administradores solidarios, con un mínimo de dos y un máximo de seis. Varios administradores mancomunados, con un mínimo de dos y un máximo de seis, que actuarán conjuntamente dos cualesquiera de ellos.

Un Consejo de Administración, compuesto por tres miembros, como mínimo, y doce como máximo. Para el caso de que así lo decida la Junta General, la sociedad será administrada, regida y representada por un Consejo de Administración compuesto de cuatro miembros, como mínimo, y doce como máximo. La composición del Consejo de Administración se materializará con la presencia proporcional entre hombres y mujeres, entendiéndose por tal que en ninguno de los casos el porcentaje es del 60 por ciento. Los miembros del Consejo de Administración serán nombrados por la Junta General. La mitad de ellos, previa propuesta del Gobierno de Navarra, y la otra mitad a propuesta del Parlamento de Navarra.

El cargo de administrador tendrá duración indefinida. Los miembros del órgano de administración tendrán una remuneración anual que incluirá las dietas por asistencia e

indemnización por los gastos de desplazamiento, tanto a las sesiones del Consejo como a todo tipo de reuniones preparatorias de las mismas, en la cuantía fija que determine la Junta General para cada ejercicio social.

En lo que respecta a la composición del Consejo, será Presidente del Consejo, el titular del departamento del Gobierno de Navarra competente en materia de carreteras, siempre que sea miembro del mismo, el Secretario puede no ser miembro del Consejo de Administración. Los cargos de Presidente, Vicepresidente, Secretario y Vicesecretario, si no hubieran sido elegidos por la Junta General, lo serán por el propio Consejo. En los casos de ausencia, imposibilidad o incompatibilidad del Presidente, será sustituido por el Vicepresidente y este por el Consejero de mayor edad. En los mismos casos, el Secretario será sustituido por el Vicesecretario, y en ausencia de este, por el Consejero de menor edad.

Cabe destacar que el Consejo de Administración se reunirá en cuantas ocasiones lo considere su Presidente o quien lo sustituya. Las convocatorias se harán por escrito y por lo menos con 24 horas de antelación a la fijada para su celebración.

La representación de los Consejeros deberá otorgarse por escrito, especialmente, para cada reunión y a favor de otro miembro del Consejo. Serán válidos los acuerdos del Consejo de Administración, celebrado por videoconferencia o por conferencia telefónica múltiple, siempre que ninguno de los Consejeros se oponga a este procedimiento, se dispongan de los medios necesarios para ello y se reconozcan recíprocamente, lo cual deberá expresarse en el acta del Consejo y en la certificación de los acuerdos que se expidan. En tal caso, la sesión del Consejo se considerará única y celebrada en el lugar del domicilio social. La adopción de acuerdos por correo electrónico o correspondencia por cualquier otro medio que garantice la autenticidad del voto y sin sesión, será admitida solo cuando ningún Consejero se oponga a este procedimiento. La remisión del voto por escrito y la aceptación se podrán efectuar por medio de correo electrónico. El Consejo de Administración tendrá plenitud de facultades, sin más limitaciones que las reservadas por la ley a la Junta General.

La toma de acuerdos de los órganos sociales se efectuará de la siguiente forma. Los acuerdos de las Juntas Generales en los que cada participación dará derecho a un voto, se adoptarán con las necesarias y características mayorías que para cada supuesto preceptúa el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital.

Los acuerdos del Consejo de Administración se adoptarán por mayoría absoluta de los Consejeros concurrentes a la reunión. Es decir, presentes y representados, y en caso de empate, decidirá el voto de quien la presida, salvo para aquellos supuestos en que la ley exija el *quorum* especial en que se estará a lo que en ella se ha estipulado.

En relación con la designación y remoción del gerente, esta será acordada por el órgano de administración. El nombramiento será objeto del contrato y de la retribución que estime el indicado órgano. Sin perjuicio de las funciones y facultades que le confiera al órgano de administración al gerente, tendrá las siguientes funciones: Ejecutar y hacer cumplir los acuerdos del órgano de administración, dirigir e inspeccionar los servicios y centros de la sociedad, asistir a las reuniones de consejo, con voz y sin voto.

En cuanto a sus facultades, estas serán las propias de un cargo de estas características, tales como, representar a la sociedad en toda clase de negocios, contratos, actos y operaciones, y ante toda clase de personas. Representar a la sociedad en las Juntas Generales que celebren compañías en las que se sea titular de participaciones y en los órganos de administración para ocupar el cargo de administrador cuando haya sido designado por la sociedad como representante suyo. Ejecutar acciones judiciales e interponer recursos. Usar la firma y solicitar y usar la firma electrónica de la sociedad, adquirir y enajenar bienes muebles, aceptar y cancelar garantías constituidas en favor de la sociedad, cumplir con todas las obligaciones patronales de la empresa, realizar toda clase de operaciones bancarias, pagar y cobrar cuantas cantidades deba satisfacer o se adeuden a la sociedad por cualquier título. Representar a la sociedad en las suspensiones de pagos, concursos y quiebras de sus deudores. Constituir, modificar y retirar toda clase de fianzas y depósitos. Asistir a concursos y subastas de todas clases. Llevar a escritura pública, y si expresamente es facultado para ello, ejecutar cualquier acuerdo adoptado por los órganos sociales. Conferir toda clase de poderes en favor de la persona o personas que tenga por conveniente, con las facultades de entre las expresadas que tenga a bien. Revocar los poderes conferidos y otorgar otros nuevos. Otorgar y suscribir cuantos documentos públicos y privados sean necesarios o convenientes, a fin de llevar a cabo las facultades que se le otorgan.

Finalmente, cabe destacar que la sociedad se disolverá por las causas y en la forma legalmente previstas. Adicionalmente, y por así exigirlo, la vigente Ley Foral 14/2007, de 4 de abril, del Patrimonio de Navarra, en caso de transformación, fusión, escisión y disolución de la sociedad, se requerirá acuerdo previo del Gobierno de Navarra.

Dicho todo esto, quiero informarles también, como ya es público, que la nueva sede del centro de conservación de carreteras de Irurzun, albergará también a la empresa Nafarbide. Se ubicará en Araquil. Se trata de una parcela situada entre la antigua carretera y el bucle de la autovía en Irurzun, con acceso desde la carretera. En las últimas semanas, algunos de ustedes se han interesado por esta cuestión. Quiero aclararles que el proyecto de construcción en el que se trabaja es del futuro centro de conservación de carreteras de Irurzun. Me parece importante aclarar este punto para que luego no haya ningún tipo de mal entendido. Como es lógico, se va a proceder a modificar este proyecto constructivo del centro de conservación para que pueda albergar, además, a Nafarbide. En estos momentos, es la información que les puedo facilitar a todos ustedes, a la espera de avanzar más en esta línea de trabajo, conforme se vayan obteniendo más resultados. Así que quedo a la espera de sus intervenciones y les doy las gracias por su escucha.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias por sus explicaciones, señor Consejero. Vamos a iniciar la ronda de intervenciones, e iniciará el señor García, de Navarra Suma, cuando quiera, por diez minutos.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. Yo creo que hoy, efectivamente, demuestra quizá la falta de transparencia que existe en el propio departamento. Sé que algunos portavoces de otros grupos dirán que siempre venimos con lo mismo, pero hoy, gracias a Dios, hoy podemos decir que el señor Ciriza ha dejado entrever esa falta de transparencia, porque el que tenga que venir usted aquí a dar la información que no da, a través de las peticiones de

información, demuestra que los Servicios Jurídicos de esta Cámara, claramente ven lo que ya el resto ve.

Yo creo que no hay justificación. Le vuelvo a emplazar a que hoy es un buen punto de partida, un punto de inflexión, en el que las solicitudes de información que hacen estos, los grupos presentes en esta Cámara, no es por capricho, señor Ciriza, sino porque, efectivamente, queremos contribuir en cierta medida al control que nos exige el ciudadano para hacer una o ejecutar una de nuestras funciones. Por lo tanto, le vuelvo a emplazar a esa transparencia, que creo que a partir de ahora entiendo que la habrá.

Bueno, yo le decía que, a través de los diferentes medios de comunicación nos enteramos de que va a haber o se va a constituir una nueva, se va a constituir no, se va a crear una nueva sede, y, efectivamente, este Parlamentario hace una petición de información referente al proyecto de construcción de una nueva sede y el posible coste que ello conlleva. Hoy usted ya ha dado información a este respecto. Por lo tanto, le agradezco que haga lo que no lo hizo a través de la vía ordinaria.

Cierto es que ha dado mucha información de la empresa pública Nafarbide. Cierto lo que veníamos diciendo, que hemos dicho en reiteradas ocasiones, un nuevo ente público con más coste para las arcas públicas, en la situación en la que nos encontramos. Ha dicho, y solo le ha faltado, permítanme, decir quiénes van a estar al frente de los diferentes cargos, que entiendo que ya los tendrán en mente. Puede que sí, porque, veo que esto parece ser muy similar a lo que veíamos, como digo, en los años de Gobierno del Partido Socialista en Andalucía, con la constitución de chiringuitos públicos, que es lo que hoy usted nos ha planteado.

Es cierto que me sorprende que algunos grupos estén a favor de la constitución de esta nueva empresa pública que gestione los peajes, cuando he de decir que el propio departamento tiene recursos para poder gestionar, según qué tipo de nuevos impuestos que se va a tramitar, como digo, a través, en este caso, de una nueva empresa pública.

Decía que hace unos meses se ha llegado a este acuerdo. Un acuerdo es cuando se da la posibilidad, en cierta medida, de trabajar diferentes soluciones. Yo mañana le planteo una pregunta a la Presidenta, si es verdad que hay más alternativas. Yo entiendo que hay otras alternativas, pero no se ha dado opción. Ahora me dirá: «Es que no, ustedes no plantearon alternativas». Nosotros nos remitimos al informe que el investigado Ayerdi presentó en esta Cámara. En la última comparecencia en esta Cámara, el señor Ayerdi presentó un informe con diferentes alternativas. He de recordar, porque es conveniente recordar que los señores del Partido Socialista se opusieron tajantemente.

El señor Garmendia, representante del Partido Socialista en esta Cámara, la legislatura pasada, y hoy director general del departamento del Gobierno, al que usted está también, decía que no, que no iba a pasar. El Partido Socialista no pasará nunca por poner peajes. Estará, no decía liberar, pero decía reducir los costes para las empresas y para el ciudadano. ¡Madre del amor! Hoy nos encontramos con que el Partido Socialista hace el trabajo sucio de EH Bildu, porque eran ellos los proponentes, a la vez que los blanquean. Es curioso el papel que tiene a día de hoy, que soporta el Partido Socialista de nuestra Comunidad.

Entiendo que debo decir esto, porque creo que hay que contextualizar en la oposición. Navarra Suma no ha cambiado de postura, de la legislatura pasada a esta. En ese caso, UPN, PP, presentes en la Cámara, decían que estaban en contra, en esa misma Comisión. En esa misma Comisión que, como digo, coincidíamos con el señor Garmendia, en decir que nos oponíamos. Por lo tanto, nosotros hemos sido claros a la hora de. Ustedes no han sido claros. Ustedes han cambiado de opinión y hoy nos presentan el nuevo chiringuito que el Partido Socialista Obrero Español pretende poner en marcha en la Comunidad Foral de Navarra.

Pero no es lo peor. No es lo peor que constituyan una nueva empresa pública, que habrá que ver si está justificada o no, porque entiendo que tras la reiteración de la pregunta a la petición de información que hace este parlamentario, se le emitirá la información correspondiente. Mucha de ella la que usted ya ha dicho.

Por lo tanto, lo curioso, lo peor es que en quien va a recaer la constitución de esta nueva empresa pública es en el sector transporte de nuestra Comunidad, que es de quien va a obtener los ingresos la empresa pública. Que las circunstancias, la situación, la coyuntura de las empresas del transporte de nuestra Comunidad para nada es boyante, al contrario. Tenemos prácticamente un 5 por ciento de incremento de tasa de desempleo entre el sector, que sabe que son 12.000 familias las que dependen del sector transporte de nuestra Comunidad, y que, bueno, en los últimos meses ha habido un descenso de empleo importante, cercano, como digo, al 5 por ciento.

¿Qué es lo que va a ocurrir? Bueno, que, con la nueva empresa pública, con la gestión de un nuevo peaje, pues, evidentemente, las circunstancias pueden ser peores. Podemos hablar de que quizás haya una destrucción de empleo. Podemos decirlo. Ya dijimos en su día que las desgravaciones fiscales no eran posibles. También dijimos desde Navarra Suma, otros compraron el discurso, ellos sabrán, que las compensaciones comerciales no eran posibles, y usted nos dio la razón. Usted nos dio la razón, porque, efectivamente, dijo que usted no iba a incumplir en el tratado europeo. Cuestión que, perdone, a usted, señor Ciriza, le veníamos recordando. No puede usted plantear medidas fiscales. No puede usted hacer cuestión comercial, superando un 13 por ciento, que eso lo dice la Directiva Europea. Otros, como digo, compraron su discurso, agachar la cabeza y dijeron: «Adelante con todo». Nosotros no. En reiteradas ocasiones, y hoy lo vuelvo a hacer, nos opusimos. Nos oponemos a que los transportistas de nuestra Comunidad financien esta nueva agencia de colocación del Partido Socialista. Nos oponemos tajantemente.

Nos oponemos tajantemente, evidentemente, porque no estamos a favor de los pagajes y porque no estamos a favor en absoluto de que esta nueva carga pública, porque es una nueva carga pública, no han tenido suficiente con subirse el sueldo el 09, en la situación en la que nos encontramos. No han tenido suficiente de seguir las indicaciones de EH Bildu, que es lo que decía. Como digo, ustedes están haciendo lo que EH Bildu, prácticamente defendía la legislatura pasada. Como digo, hay que recordar el *Diario de Sesiones* de aquella última comparecencia del hoy investigado Ayerdi, en el que presentaba diferentes alternativas y en el que el Partido Socialista, curiosamente, decía que estaba en contra.

Por lo tanto, yo no encuentro otra explicación a ese cambio, que es mantener a usted, mantenerse usted, perdón, en el sillón, a costa de, bueno, nos olvidamos de lo que

planteábamos, nos olvidamos de lo que defendíamos y hoy queremos el chiringuito. Chiringuito que, como digo, va a estar financiado por un sector, el sector transporte, el que está en contra, y que, por cierto, agradezco que los haya recibido. Agradezco que los haya recibido. He de reconocer que otros grupos, parece ser que han insistido en que usted haga, como digo, los atienda. Por lo tanto, agradezco también que otros grupos así lo hagan.

Por lo tanto, hoy nos ha explicado cómo va a ser la nueva empresa pública, Nafarbide. No compartimos, como digo, ni el fin ni el fondo de la creación de esta nueva empresa pública, porque es básicamente más gasto.

Le he preguntado también cuál va a ser la previsión de ingreso que tiene, y algo que considero fundamental, cuál va a ser el coste que va a suponer para las arcas forales, la creación de la nueva empresa pública. Porque, efectivamente, la empresa pública gestionará los peajes, el nuevo impuesto a los transportistas navarros, pero previamente hay que hacer una inversión. Ha hablado usted de la nueva sede. La nueva sede requiere de una inversión económica. Entiendo, ¿no?

Hay una serie de proyectos que usted tiene que poner en marcha para poner el sistema de peajes. Colocación de los arcos, medidores, etcétera. Tiene un coste. Ese coste va a repercutir, evidentemente, en las arcas. Por lo tanto, debe de haber una memoria que tenga el departamento para justificar la creación de chiringuito, del nuevo chiringuito Nafarbide que pone en marcha el Gobierno de Navarra.

Agradezco la información, sinceramente, se lo digo sinceramente que agradezco que se nos facilite hoy en esta comparecencia. Triste que hayamos tenido que llegar a este punto. Parece ser que es quizás la alternativa en la cual nosotros como Parlamentarios nos enteramos de la información que pedimos. Quiero agradecer que hoy podamos decir alto y claro, alto y claro desde Navarra Suma, que no, que no a la empresa pública, que no a los peajes, que no a que esta no sea la única alternativa. Hay más alternativas. Es cierto que ustedes y nosotros antes las compartíamos y antes las pusimos en marcha, y generaron empleo, generaron cohesión territorial. Ustedes ahora se han desmarcado de lo que antes tanto defendían. Lo digo por si acaso tiene usted la posibilidad luego de recriminar a este Parlamentario, según qué cuestiones con las cuales se financiaron las obras en aquel entonces, como digo, que son beneficiosos y que crearon territorio en nuestra Comunidad.

Reafirmarnos en que no es la única solución, la única alternativa. (MURMULLOS). Termino, Presidenta. Reafirmarnos en que no, que los transportistas no paguen la ineficacia y no subvencionen y financien la nueva empresa pública, el nuevo chiringuito que los señores socialistas hoy, parece ser que tienen más claro que van a poner en marcha en nuestra Comunidad. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias por su intervención, señor García. Vamos a continuar con los turnos de intervenciones, señor Aguirre, por el grupo parlamentario socialista, cuando quiera dispone de diez minutos.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Muchas gracias, señora Presidenta. Bienvenido, señor Ciriza, señora Ochoa, nuevamente a esta Comisión. Gracias por las extensas explicaciones que nos han aportado, que nos ha aportado hoy aquí, en esta comparecencia.

Yo siento decirle, señor Ciriza, que usted podía haber venido a hablar tranquilamente, y me refiero a su municipio, de los ajos de Falces o del Encierro del Pilón, que usted considera también muy en profundidad, porque el contenido no le iba a resolver al señor García, más allá de algunas cuestiones básicas, porque, de hecho, lo que usted explica hoy aquí, mañana iba a ir al Pleno con la pregunta que lleva el señor García. Por lo tanto, no sé si las explicaciones, por mucho que haya reiterado el agradecimiento, le iban a servir.

En cuanto a la falta de transparencia que dice el señor García. El informe jurídico, ¿seguro que dice que no le da la información?, o está diciendo que el Departamento de Cohesión Territorial cumple, está cumpliendo con la transparencia y con la petición de información. Yo creo que eso también deberíamos dejarlo claro.

También he de decirle, señor García que usted toma sus decisiones, toma sus actuaciones, y yo, que usted se erija en el representante del sector del transporte, a mí me parece muy bien. Pero también le digo que eso está muy bien que lo haga, que traiga aquí esas reivindicaciones. Pero claro, mientras están ustedes cuestionando a los trabajadores públicos, como hacen con el sector sanitario, y como hemos visto estos días cómo hacen con el sector sanitario, evidentemente, es un poco curioso.

Yo tampoco tengo mucho más que decir con la sociedad Nafarbide, pero sí que quiero hacer una, recalcar de dónde venimos. De dónde venimos, cómo hemos llegado a esta situación. Hay que recalcar que el mapa de carreteras de Navarra tenía una situación lamentable. Unos Gobiernos de Navarra que hicieron dejación de sus responsabilidades en este tema y un anterior Gobierno que recuperó algo la inversión, pero que fue insuficiente. Nos encontramos con una situación bastante compleja.

Un plan de carreteras que no se cumplió. Contemplaba más de 200 acciones y se ejecutaron en torno a 20, como ya hemos dicho en más de una ocasión, y como suele recordar también el señor Azcona, y que hay que decirlo alto y claro también, unas necesidades para nuestras carreteras de más de 1.000 millones de euros. Eso, evidentemente, es algo que tenemos que afrontar.

Ante esto, que es lo que planteó el departamento, que es lo que planteó este Consejero, planteó una mesa de trabajo con los diferentes grupos, en la que todos acudimos a esa mesa de trabajo, ni en la que el resultado fue el que ya se ha dicho aquí. El acuerdo fue constituir esta sociedad pública. Un acuerdo del que se desvinculó, evidentemente, Navarra Suma y dice: «No, acuerdo es cuando se da la opción a plantear otras alternativas». El señor García decía que había otras alternativas. Pero yo en aquellas reuniones de la mesa de trabajo, jamás le escuché a ningún representante de Navarra Suma, cuál era la alternativa que planteaba Navarra Suma a esta cuestión.

Este acuerdo, al que se llegó por los diferentes grupos, establecía, como bien ha dicho el Consejero, peajes en las vías de alta capacidad para vehículos pesados, que la recaudación fuese

al mantenimiento de las carreteras, y la constitución de una sociedad pública para esta gestión, la sociedad pública Nafarbide. Los principios que regían esta decisión eran: quien usa paga, y quien contamina paga; evidentemente, lo hemos repetido muchas veces. El punto de llegada era la constitución de esta sociedad pública Nafarbide.

En cuanto a los estatutos que usted ha relatado aquí y toda la estructura de la organización que se pueda constituir y crear, los analizaremos en profundidad, los estudiaremos. La música suena bien, pero habrá que ver si se puede afinar algo más, como usted decía, abierto a ese afinamiento, por decirlo de alguna forma. Nosotros, desde el PSN compartimos que es oportuna la constitución de esta sociedad, que tiene unos objetivos marcados, creemos que son los que se necesitan y que esto puede ir integrando también en el futuro, tal vez a otras vías que usted no ha relatado, de cara al futuro, porque ya sabemos cómo están las otras autovías o autopistas, perdón, y otras autovías, en cuanto a los peajes en la sombra y, por lo tanto, igual, tal vez, cuando se vayan eliminando esas concesiones, puedan ir incorporándose a esta gestión de esta sociedad.

Yo ya voy a terminar, porque hemos escuchado por activa y por pasiva al señor García, hablar de esta sociedad como un chiringuito. Sabemos lo que ustedes piensan. Usted decía que el Partido Socialista ha cambiado su posición, de la legislatura pasada a esta. Nosotros hemos visto, no con sorpresa, porque no nos sorprende nada de lo que ustedes realizan, cómo han cambiado de posición de la campaña electoral a cuando arranca la legislatura. Lo vimos con la Nacional 121-A. Le he dicho en varias ocasiones que en su programa electoral que presentaron a las elecciones de mayo del 19, su apuesta era una vía 2+1, cuando el Gobierno decide que sea una vía 2+1, ustedes cambian de opinión y entonces piden que sea una autovía.

Estudiaron ustedes la implantación de peajes en todas las carreteras navarras. Si llegan a tener un poco más de responsabilidad, igual estudian hasta implantarlo en los caminos agrícolas, y ese era su modelo. La implantación de peajes. Pero claro, una vez que están en la oposición, tienen que desdecirse de todo lo que ustedes hicieron, porque ese estudio lo hicieron ustedes. No podemos olvidar tampoco que son responsables de la situación en la que estamos viviendo, cómo se encuentran las carreteras de Navarra.

Ya por terminar también, porque le escucho a usted, señor García, con bastante asombro hablar de esta sociedad como un chiringuito. Se lo dije un día. Su socio, el señor Abascal, formaba parte de un chiringuito que su partido constituyó en la Comunidad Autónoma de Madrid, por decir un ejemplo.

Nos achaca usted que si Bildu hace, que si Bildu es el que marca el camino. Le recuerdo que el señor Abascal formaba parte de los chiringuitos que su lideresa, la señora Esperanza Aguirre creaba en esa comunidad, es quien marca el camino del Ayuntamiento de Madrid y de la Comunidad Autónoma de Madrid y, por lo tanto, es quien les marca a ustedes las acciones políticas. Suerte que Ciudadanos se ha desmarcado en el último segundo, con el tema del feminismo, que si no hubiésemos visto la tropelía que iban a hacer con ese mural.

Yo, señor García, una cosa sí que le digo, el señor Ciriza ha comentado que el Consejo de Administración estará formado por la mitad de representantes elegidos por el Gobierno y la mitad elegida por el Parlamento. Solo le pido, solo le pido que cuando el Parlamento tenga que

nombrar a sus representantes, espero que Navarra Suma no presente a nadie a ese Consejo de Administración. Porque de lo contrario, si ustedes tienen la vergüenza, después de sus declaraciones, de presentar algún candidato a ese chiringuito que usted llama, quedarán absolutamente retratados en cuál es su verdadera posición ante la constitución de esta sociedad. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdalena Alegría): Muchas gracias, señora Aguirre. Es el turno del señor Azcona, del Grupo Parlamentario Geroa Bai. Cuando quiera, por diez minutos.

SR. AZCONA MOLINET: Muchísimas gracias, y gracias también al Consejero, por volver a acudir aquí a sede parlamentaria y también a quien le acompaña. Lo primero, decir que me gustaría que tuviésemos la cautela a la hora de hablar del Consejero Manu Ayerdi, la cautela que al menos ha tomado el Supremo para catalogar la condición de esta persona. Cautela que no tengo por qué tomarme con muchos de los cargos del PP, que están condenados por esas prácticas nefastas para la Administración Pública, que todos conocemos.

A partir de ahí, y al hilo de la comparecencia de hoy, decir que lo que ha traído aquí el Consejero es algo bastante evidente. Es el resultado de un acuerdo político que ya hemos repasado no sé cuántas veces, y que es intentar o procurar dar respuesta a las necesidades que tienen las carreteras de Navarra, respecto a conservación, mantenimiento y también obra nueva.

También, no quiero dejar de insistir, dar respuesta a una situación que tenemos que cambiar en torno a la movilidad y el modelo que aplicamos respecto a la movilidad y en la conservación, como digo, de las vías de carreteras.

Digo hay que cambiar el modelo y hay que tomar decisiones distintas, evidentemente, porque lo que hasta ahora se ha venido haciendo, el resultado es bastante nefasto. Es una situación en la que es insostenible desde el punto de vista presupuestario. Es insostenible desde el punto de vista de cómo están las carreteras, algo que afecta también al sector transportes, cómo están las carreteras. Hay que dar respuesta para que puedan trabajar en condiciones de seguridad y en condiciones dignas, aparte del resto de la ciudadanía, de poder disfrutar de la vía de carreteras en condiciones. Pero también se verán beneficiados de esa mejora de las vías de comunicación los transportistas y mejorarán también sus condiciones de trabajo, sin ninguna duda.

Como digo, hay que cambiar el modelo que se viene aplicando en los últimos años. No voy a repetir las cifras que hemos ido dando aquí y del resultado que estamos sufriendo. Navarra Suma, dice: «Navarra Suma no ha cambiado de opinión», y eso es el problema, que siguen aplicando la misma, o quieren aplicar la misma política que ustedes han aplicado cuando estaban en el Gobierno y que nos han traído a estas consecuencias nefastas de la situación de las carreteras que, desde el punto de vista presupuestario, solo desde el punto de vista presupuestario, sin hablar de otros términos, son insostenibles.

El acuerdo político al que se llegó y al que hay que darle forma y, como digo, es el resultado de ese análisis, y hay que darle forma en dos partes. Primero, con la participación, y así se acordó en la mesa, con la participación de todos los grupos parlamentarios, primero. Nos ha traído el Consejero, nos hará llegar, me imagino, para poder hacer las propuestas al borrador de

estatutos, del objeto, de la forma que tiene que tener la creación de la sociedad. Esa es la primera parte y, evidentemente, el acuerdo al que se llegó, y queremos recordar, y además exigimos, y yo creo que el Consejero ya lo ha dejado entrever, es que tenemos que tener una participación directa desde el Parlamento, en el control y en la gestión diaria de esta sociedad.

Por tanto, todos los grupos políticos, independientemente de las posiciones que tengamos, podremos participar del desarrollo, del buen desarrollo, esperemos, del objeto de esta sociedad. Ahí, a diferencia de lo que ha dicho mi compañero del Partido Socialista, sí que le animo a Navarra Suma a estar en ese Consejo de Administración y formar parte de la visión que tiene que tener la sociedad a la hora de aplicar las políticas.

Evidentemente, con la sociedad pública que se propone, primero, es un modelo de gestión que compartimos y es una herramienta que ya existe, no estamos inventando nada nuevo, que también entendemos que puede ser eficaz y eficiente a la hora de dar respuesta a la problemática o a los objetos que antes he dicho.

Hay una cierta complejidad en este caso, pero puedo atreverme a comparar a lo que se está haciendo en otras Administraciones, más las locales, que en los últimos años está intentando dar respuestas a servicios y a infraestructuras que vienen siendo insostenibles, porque yo creo que han sido mal planificadas en los años anteriores y, normalmente, mal planificadas por Gobiernos en los que participaba el Partido Popular y, como digo, en el ámbito local, ya se está utilizando este instrumento, la sociedad pública para dar respuestas a servicios y a infraestructuras locales.

Por tanto, entiendo que es una herramienta totalmente válida. Con total sinceridad, señor García, llamar chiringuito a una herramienta, a un instrumento que rige, como una posibilidad de instrumento para prestar servicios por parte de la Administración Pública, me parece un error. Me parece un error de bulto, porque yo le preguntaría, usted considera, además, aquí, en otras comisiones, hemos puesto en valor algunas sociedades públicas y la gestión. Hace poco, en una comparecencia en Cohesión Territorial, respecto a la gestión del agua. Se ponía como ejemplo de gestión una sociedad pública como Nilsa, por ejemplo.

Le quiero preguntar si usted considera que Nilsa es un chiringuito. Una empresa pública que ha dado respuesta a las necesidades de abastecimiento y saneamiento, fundamentalmente, de aguas residuales, también poniendo una tasa a quien vierte residuos, y que en estos momentos hace que Navarra esté y sea pionera en Europa, en lo que es la gestión de las aguas residuales. Le pregunto directamente. ¿Usted considera que Nilsa es un chiringuito? Me gustaría saber esa respuesta, porque aquí se ha puesto en valor muchas veces el papel de Nilsa durante los últimos treinta años. Por cierto, una sociedad pública creada por un Gobierno de UPN con bastante acierto.

Bueno, quisiera terminar animando a seguir en este camino, es en el que acordamos. Evidentemente, haremos nuestras propuestas y la lectura de los estatutos, cuando nos lleguen, de forma propositiva. Como digo, yo creo que es una parte importante y, sobre todo, creemos que es importante que haya un control, como se propone, absolutamente público de la sociedad, entre el Gobierno y con participación del Parlamento. Lo que hará, seguramente que las decisiones que se tomen sean compartidas y probablemente más acertadas en torno a esto.

También tengo una pregunta, no sé si el Consejero la puede tener o en algún momento, pero sí que me la hago. Como digo, está todo inventado. Esto que proponemos en Navarra para la gestión, en este caso, de las vías de alta capacidad, ya se ha hecho en otros sitios. Podemos mirar en ese ejemplo, seguramente, para hacerlo, incluso para poder hacerlo mejor, porque podemos conocer algunas de las complicaciones que ha podido tener. Pero me gustaría saber cuántas empresas públicas, perdón, ¿cuántas empresas de transporte desaparecieron de la Comunidad Autónoma Vasca, después de la implantación de la sociedad pública? Quisiera saber ese dato, porque a lo mejor nos da alguna referencia respecto a lo que podría pasar aquí, una vez que tomemos esa decisión, digo, por no hacer conjeturas y mirar un poco lo que se ha hecho y las consecuencias que ha tenido.

Sin embargo, también quisiera saber, eso creo que ya lo hemos tratado en alguna reunión de la Mesa de Carreteras, qué recursos disponen en aquellas Administraciones que han generado esta empresa pública para la gestión de esas vías de alta capacidad. Por tanto, bueno, yo quisiera saber un poco, si no sé si tiene ese dato, en algún otro momento, pero sí que lanzo la pregunta para hacer una reflexión entre todos y todas. Por mi parte, muchas gracias. Nada más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdalena Alegría): Muchas gracias, señor Azcona, por sus palabras. Vamos a continuar con el Grupo Parlamentario EH Bildu, señor Araiz, por diez minutos, cuando usted quiera.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari andrea, egun on guztioi, bueno, eguerdi on ya guztioi. En principio agradezco al Consejero su intervención y la información que nos ha transmitido y recordar que, efectivamente, como usted ha puesto de manifiesto en el principio de su intervención, hubo un preacuerdo político entre distintos grupos parlamentarios, después de la mesa que usted convocó, en la que tuvimos oportunidad de conocer la situación real de las necesidades de las infraestructuras de carreteras, de transportes en Navarra, en concreto, de carreteras.

Conocer también en otros sistemas y en otras comunidades, en concreto, en otros territorios, como fue la experiencia de Gipuzkoa, qué es lo que se ha hecho. En ese sentido, llegamos a unas conclusiones que yo creo que no está de más, en estos momentos también plantearles o recordarles. Por lo menos, nuestro grupo parlamentario quiere hacer referencia a algunas de las cuestiones que en su momento planteó, puso sobre la mesa, y creo que todavía tenemos pendiente lo que es el desarrollo concreto de ese preacuerdo político. Porque hay un tema fundamental para nuestro grupo parlamentario y nuestro grupo político, que es la finalidad con la que se pretende, que se pretende conseguir con la implantación de los peajes. Evidentemente, nosotros creemos que el dinero de la recaudación se debería destinar al mantenimiento de las infraestructuras. Pero también teníamos que plantearnos que no fuera la única, esa la única finalidad. Somos conscientes de que esto no tiene que ser tan prioritario como esa otra finalidad. Pero, desde luego, hablar de que se tenga que reservar un porcentaje de los ingresos para sufragar medios de transporte o para financiar costes que contribuyan a la sostenibilidad de todo el sistema, es algo sobre lo que creemos que habrá que darle alguna vuelta y habrá que ver cómo se materializa eso, seguramente, en ese proyecto de ley que usted nos ha anunciado, que no está incluido en el plan normativo, pero que esperemos que también aborde esta situación.

También hay un tema que ha salido y que creemos que no le podemos dar por finalizado, ni mucho menos, que es el apoyo a los transportistas locales. Nosotros seguimos pensando que hay posibilidades en el sistema tributario navarro, como se ha hecho con otros sectores y como se hace con otros temas, la posibilidad de contemplar especificidades en esa materia. Por lo tanto, nosotros creemos que ahí hay todavía cuestiones a estudiar. En su momento haremos también alguna propuesta en ese sentido. Uno de los acuerdos fundamentales, precisamente, el objeto de la convocatoria de esta comparecencia de hoy, es la constitución de una empresa pública.

Nosotros hemos planteado, planteamos en su momento, y creo que el conjunto de grupos políticos que alcanzamos ese preacuerdo, entendíamos que debía ser una empresa cien por cien capital público. En ese sentido, compartimos la propuesta en general que se nos ha hecho, a expensas de que hay que estudiar, evidentemente, he tomado algunas notas de los estatutos, algunas cuestiones que creemos que habrá que pulir, como, evidentemente, el objeto social. El portavoz del Partido Socialista ha puesto de manifiesto la posibilidad de que no nos limitemos exclusivamente a esas vías, que hay que tener en perspectiva la posibilidad de que en un futuro se puedan ampliar o no a otras vías.

Está pendiente también qué va a suceder con la AP-15 y la finalización de la concesión, y ahí sí que hay un acuerdo. Por lo menos, nosotros entendimos que había un acuerdo político, que era que a la finalización de esa concesión administrativa debería de reintegrarse en la gestión pública, probablemente, se tenga que integrar como una vía similar a las que estamos planteando en otras autovías.

Desde luego, hay un tema que lo he oído. En la composición del Consejo de Administración, yo creo que, por lo menos, su grupo parlamentario entendió en su momento y planteamos que la representación que corresponda al Parlamento, sea una representación proporcional. Fíjese, señor García, lo que estamos diciendo, proporcional a lo que cada grupo parlamentario tenga en este Parlamento.

Por lo tanto, nosotros creemos que no debe ser, es decir, que se reserve la mitad, sino que hay que llegar a un acuerdo político. No sé si encaja o no encaja en los estatutos, pero si no encaja en los estatutos, habrá que ver dónde encaja, probablemente, en las normas de elección, en su caso, en su futuro, pero que sea en representación proporcional. Es decir, yo creo que eso es importante para que esté garantizada la presencia, en principio, de todos los grupos políticos.

Desde luego, nosotros creemos que, como digo, esa empresa debía de gestionar directamente los fondos recaudados en las labores, en los planteamientos que aquí ya se han hecho, sobre los que creo que habrá que, como digo, darle alguna vuelta.

Sobre el sistema a implantar, se nos ha informado de que se ha hecho, vamos a buscar en el portal de contratación, esta oferta de contratación, este procedimiento de contratación, de un contrato de servicios para el estudio y viabilidad y de implantación, el que creemos que se estudiará, entre otras cuestiones, el sistema a implantar. Evidentemente, nosotros planteamos en su momento que se estudie bien, que se estudie correctamente, que dé plena seguridad jurídica para evitar algunos problemas que se han suscitado, como se suscitaron en Gipuzkoa, y

no aventurarse en ese sentido, hasta que no estén resueltas todas las cuestiones que permitan alcanzar, precisamente, esa seguridad.

Luego, no se ha hecho aquí referencia, pero nosotros creemos que, en ese acuerdo o en ese preacuerdo había una serie de compromisos, por ejemplo, que en el futuro esta empresa pública, sus actuaciones, a la hora de financiarlas, se olvidan de los peajes a la sombra. Yo creo que ese era un tema en el que teníamos pleno consenso entre los cinco grupos políticos. Bueno, yo creo que, como digo, no es objeto de incluirlos en estos estatutos, pero sí que por lo menos quede claro y plasmado de que tenemos ese compromiso de que los peajes a la sombra no van a ser el sistema que permita a esta empresa pública acudir a la financiación para la ejecución de sus necesidades.

Ya me he referido a la actual autopista AP-15 y, desde luego, también planteamos la necesidad de remitir el proyecto de ley que usted ya nos ha anunciado, en el que se establezcan los criterios para la determinación de los gravámenes a aplicar a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización, precisamente, de las infraestructuras viarias de Navarra, así como todos los aspectos relativos a su implantación. Ahí, desde luego, entendemos que se debe regular aspectos tales como el cálculo de los peajes, por ejemplo, bajo el principio de recuperación de costes. Los elementos de modulación de los peajes, por motivos como la lucha contra el daño medioambiental, la lucha contra la congestión del tráfico, la limitación de los daños a la infraestructura, la utilización óptima de la infraestructura de que se trate o el fomento de la seguridad vial, etcétera. También, deberá de regularse la aportación de estos peajes, como digo, entre una de sus finalidades, a la financiación del transporte sostenible.

Bueno, yo creo que este, y junto con otro planteamiento que hicimos de la necesidad de que en estos momentos haya una prioridad absoluta en las obras del desdoblamiento de los túneles de Belate y el resto de las obras de la Nacional 121, que ya se están acometiendo, que ya sabemos que están puestas en marcha, creemos que todo esto va a redundar en beneficio de las infraestructuras. Nuestro grupo parlamentario mostró su apoyo a este preacuerdo. Esperemos que seamos capaces de pulir los aspectos que queden pendientes. Como digo, estudiaremos con detenimiento la propuesta de estatutos. En su caso, plantearemos propuestas para concretar algunos de esos aspectos. Nuevamente, he de agradecerle al Consejero su disposición a la información.

Desde luego, yo no sé si esto se tratará de un nuevo chiringuito o no. Ya veremos en el futuro si tenemos que lamentarnos de la creación o no de este chiringuito. Pero, desde luego, chiringuitos, no sé. Pero la herencia que ustedes nos dejaron en materia de infraestructuras, en general, y no quiero hablar ahora de algunas en particular que han hipotecado y van a hipotecar el futuro de las arcas públicas de Navarra para muchos años, eso es lo que tendría que hacerse mirar, señor García. Esos peajes a la sombra, esas obras faraónicas, como el circuito de Los Arcos. Esas obras, como el pabellón Arena y muchas más cuestiones que ya las hemos dicho tantas veces, de las que ustedes no quieren nunca hablar ni de las que ustedes parece que miran a otro lado, cuando están, como digo, hipotecando el futuro, y están hipotecando no el futuro, están hipotecando ya la realidad, porque llevan hipotecando unos cuantos años la situación de la Hacienda Foral de Navarra. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Araiz. Es el turno del Grupo Parlamentario Izquierda-Ezkerra. Cuando quiera, señora De Simón, diez minutos.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: Muchas gracias, señora Presidente. Muy buenos días, bienvenido, señor Ciriza, bienvenida, señora Ochoa. Gracias por sus explicaciones. Bueno, yo creo que ha explicado usted perfectamente en qué consiste esta empresa pública. Bajo nuestro punto de vista, que es la gestión de este servicio, de este cobro, que al final va a ser un cobro para esos vehículos pesados que utilizan esta carretera en Navarra. El que sea una empresa pública nos parece algo que era absolutamente necesario. Nos preocupan dos cuestiones que yo creo que iremos analizando, iremos viendo, concretando a lo largo del tiempo. Una es la que hacía referencia, también hacía el señor Araiz, es que esta empresa no debería de ninguna de las maneras utilizar el sistema de peajes en la sombra para funcionar y empezar a funcionar. Nos preocupa también la concreción de cómo esos fondos que se recauden vayan a revertir o vayan a servir, o esté garantizado que vayan a servir para mejorar la red viaria de Navarra.

Por lo tanto, yo tengo poco que aportar a lo que usted ha comentado, más que manifestar hoy el compromiso de Izquierda-Ezkerra, en que analizaremos en profundidad y con rigor toda la documentación, todo lo que usted ha comentado y la documentación, que está además en la página web del Gobierno de Navarra.

Yo sí que quería hacer un comentario a la intervención que ha hecho el portavoz de Navarra Suma. Porque, no sé, esto se está convirtiendo en algo un poco estrambótico, un tanto ridículo, porque yo creo que quien se desmarca de lo que decía, de lo que hacían son ustedes. No es el Partido Popular ni Unión del Pueblo Navarro.

Nosotros llevábamos años pidiendo la gratuidad, por ejemplo, de la AP-15. Yo recuerdo cuando el señor Zarraluqui, el señor Zarraluqui, del Gobierno de Barcina, apoyado por el Partido Popular, nos decía cuando pedíamos, cuando reclamábamos el que se revirtiera a la gestión pública la AP-15, y dice: «No se puede rescatar la concesión, porque claro, —es que me acuerdo perfectamente— harían falta 130 millones de euros. Eso es mucho dinero y no lo tenemos y, además ¿de dónde piensan ustedes que vamos a sacar esos 130 millones para revertir esta gestión a lo público?», nos decía el señor Zarraluqui. Le recuerdo que el Partido Popular, en su caso, estaba apoyando ese Gobierno de Unión del Pueblo Navarro.

Pero es que, además, ya se lo han dicho aquí, pero es que a mí me extraña que Navarra Suma esté ahora en contra de esta cuestión. O sea, es el Partido Popular en el Gobierno del Estado y en el Gobierno de Navarra, quienes ampliaron esta concesión. Fue el Partido Popular, fue Unión del Pueblo Navarro, en Navarra, y fue el Partido Popular en el Estado, en tiempos del Presidente Aznar, quienes vendieron esa parte pública que tenía el Gobierno de Navarra a la parte privada.

Por lo tanto, o sea de verdad, es que me parece hasta insultante, porque ustedes pueden decir: «Es que hemos cambiado de opinión. Hemos cambiado de opinión, porque mire, estas políticas que hemos llevado en Navarra durante no sé cuántos años, es que eran equivocadas y ahora hemos pensado y hemos cambiado de opinión». Eso lo podría entender. Pero que ustedes se enmienden a sí mismos y nos quieran dar lecciones a los demás sobre este tipo de cuestión, francamente, a mí me parece un insulto.

Ustedes, que costearon con peajes de la sombra, la autovía del Camino, la autovía del Pirineo, y ahora se llevan las manos a la cabeza, porque hay una propuesta y un proyecto para aquellos vehículos pesados, que están transitando por una carretera, por cierto, bien peligrosa, contribuyan con su parte, con la parte correspondiente. No sé cómo se echan ustedes las manos a la cabeza. Por cierto, yo quiero recordar que todos sus desmanes, todos los desmanes de la derecha de esta Comunidad Foral, en relación con todo lo que tiene que ver con la gestión de la red viaria, se han ido pariendo a base de subvenciones, a base de descuentos, que han salido de los impuestos de todos los navarros y de todas las navarras, para que podamos ir y volver a, por ejemplo, a Tudela, con determinadas reducciones.

Por lo tanto, ya me pueden disculpar. Pero quería hacer este comentario, porque aquí siempre parece que partimos de cero y que no pasa nada. En todo caso, señor Ciriza, ya sabe que vamos a estar muy atentos y muy atentas a esta cuestión, como no puede ser de otra manera. Si tenemos algo que aportar, así lo haremos. Gracias.

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

(Se suspende la sesión a las 13 horas).

(Se reanuda la sesión a las 13 horas y 8 minutos).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Bueno, vamos a levantar la suspensión de la Comisión. Vamos a dar la palabra de nuevo al señor Consejero, cuando usted quiera.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Muchas gracias, Presidenta. Señor García, creo que el informe solicitado por usted a los Servicios Jurídicos de esta Cámara ha sido muy claro y contundente en su contestación. Leo literalmente: «El Departamento de Cohesión Territorial no ha incumplido con su deber de atender las peticiones de información requeridas por el Parlamentario Foral durante esta legislatura, remitiendo en unos casos la documentación solicitada y posibilitando en otros el acceso del señor García Jiménez a la consulta de los expedientes en la sede de la Dirección General de Obras Públicas e Infraestructuras». Contundente, claro y conciso.

Más cosas. El departamento les responde a sus peticiones. Respondemos a lo que usted pregunta. Fíjese, con fecha 6 de noviembre, usted solicitó información sobre la empresa pública que gestionará los peajes, y se le contestó que Cohesión Territorial no disponía de documentación elaborada con relación a esta empresa pública.

Sí que se le avanzó que se estaba trabajando en la elaboración de los estatutos de la misma. Con fecha 16 de noviembre, usted volvió a solicitar información sobre la empresa pública Nafarbide, en concreto, pidió el presupuesto de construcción de la nueva sede y el proyecto de construcción de la nueva sede. Se le respondió que el departamento no dispone de documentación elaborada en relación a esta empresa pública. Es cierto, señor García, lo he explicado en mi primera intervención. No se dispone del proyecto de construcción de Nafarbide.

Mire, si me permite, le voy a dejar aquí esto para que lo lea usted y lo lean los demás. El proyecto existente es el del centro de conservación de Irurzun. Este que tengo en mi mesa, centro de conservación de Irurzun. Por tanto, le sugiero que afine la pregunta.

Con fecha 21 de enero, usted ha vuelto a solicitar documentación de la empresa pública Nafarbide. Le sugiero que se acerque al registro de este Parlamento, porque ahí le podrán entregar los estatutos de la empresa pública, que hoy he dado a conocer y que a usted se le han remitido ya hace unos minutos.

Si no estoy en lo cierto, señor García, me corrige y no tendré inconveniente alguno en rectificar, pero esto es el Centro de Conservación. Ya le he explicado anteriormente que aprovechamos ese centro de conservación para el otro. Pero es que parece que usted no escucha. Que es que parece que usted no escucha.

Ya lo he indicado en mi anterior intervención, que está a punto de licitarse un contrato de servicios para la realización del estudio de viabilidad e impacto en la competitividad, derivada de los distintos sistemas de gestión para la implantación del pago por uso de las infraestructuras viarias de Navarra. Por cierto, rectifico y matizo, que lo podrán ver próximamente en el portal de contratación. Tendremos tiempo de hablar largo y tendido del modelo económico financiero y de todo lo que ustedes consideren.

Señor García, la inacción se la dejamos a ustedes. Ya ha quedado aquí, claro. Le recuerdo que tenemos un expediente de infracción de la Comisión Europea, por no adoptar los túneles encima de la mesa. Yo lo he manifestado aquí muchas veces. Es algo que nos preocupa y que debió de preocuparles a ustedes desde hace muchos años, pero que no les preocupó o por lo menos no se notó. Hay que adaptar los túneles y eso está encima de la mesa. ¿Cómo pagamos esos más de 100 millones de euros? ¿Los cerramos?

Voy a aprovechar también para informarles que la implantación de peajes va a ser progresiva. La previsión que manejamos es que a finales de este año se pueda implantar el primer peaje, y aprovecho para comunicarles que las obras de la Nacional 121-A se encuentran ya en los trabajos previos y se prevé que se inicien el 8 de febrero. Muchas gracias a todos.

Pregunta sobre criterios de inversión en la Red de Carreteras de Navarra, presentada por el Ilmo. Sr. D. Javier García Jiménez.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Una vez terminado el punto número 1, que era la comparecencia, vamos a continuar con la pregunta oral: Pregunta sobre criterios de inversión en la Red de Carreteras de Navarra, presentada por el señor García Jiménez, cuando quiera puede usted iniciar.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. Efectivamente, corroboro que a las doce y treinta y ocho nos ha llegado una petición de información que hicimos. Le agradezco, pero usted sabe que esto ha empezado a las doce, por lo tanto, no me ha dado tiempo a comprobar dicha información.

Agradezco que por fin cumpla su deber, y le voy a leer, un punto que se ha olvidado del informe en la Cámara del Servicio Jurídico, en el que, efectivamente, no le dan la razón, señor Ciriza. Yo hablo, usted no escucha o no quiere entender.

Tercer punto. «La consulta presencial de los expedientes resulta una modalidad excepcional». ¿Qué entiende usted por excepcionalidad? Es más, le voy a decir que yo voy al departamento, usted lo sabe, y compruebo exactamente todo, toda la información, ¿cuántas horas meto en el departamento? Muchas, y porque quiero informarme. Como quiero informarme, porque es mi obligación de controlar, ese informe al cual usted hoy ha traído, es el que usted me dijo que no existía. Fíjese usted qué actitud tiene usted de falta de transparencia. Tiene usted la jeta de traerme hoy el expediente completo que usted me ha negado. Por favor, usted hoy mismo se ha quitado la máscara. Es curioso que además usted diga que todo esto tengo aquí. Efectivamente, todo eso es lo que yo le pedí. Todo eso, y que me dijo usted que no lo tenía. Es que es curioso y es triste que usted hoy reconozca que la actitud no es la de transparencia. Efectivamente, yo le pido, lo que aparece en los medios de comunicación, que usted informa a los medios de comunicación, y dice usted: «Hay que afinar». Yo creo que usted es inteligente. Es usted inteligente para saber a lo que hacemos referencia. Es usted inteligente.

Fíjese si hacemos uso de toda la información que usted nos manda. Por cierto, he descubierto una página web, porque es obligación por parte del Gobierno de Navarra, poner en servicio, a través de diferentes medios, los planos, documentación, memorias de lo que usted no me remite, porque dice que no lo tiene en soporte informático, y luego resulta que una página web, por obligación, que a usted le obliga, y que el Partido Socialista a nivel nacional me informó en el Ministerio de que tenía usted la obligación, está todo colgado. Ya no le voy a hacer tantas peticiones de información, porque, como digo, ustedes, a través del Ministerio, nos informaron de que tenían ustedes la obligación de lo que no nos mandaban, tienen la obligación de colgarlo, y la he descubierto. Es una página del Gobierno de Navarra, que evidentemente están todos los soportes mediáticos.

Como digo, también he descubierto, y hablo con respecto a la pregunta, esto en referencia a las peticiones de información que hago, evidentemente, yo pido los planes de aforo, porque por eso me viene muy bien para la pregunta de hoy. Le pregunto, ¿cuáles son los criterios que este Gobierno, su departamento, ha tenido para invertir en según qué carreteras o en las carreteras de Navarra? ¿Han sido criterios técnicos? ¿Han sido criterios políticos? ¿Han sido criterios de seguridad? ¿Informes del departamento? Me gustaría saber cuáles han sido los criterios para invertir en las diferentes obras que, por ejemplo, no estaban incluidas y que se incluyeron después en las enmiendas. Son criterios técnicos, porque entonces nos encontramos con algo que no cuadra con la información que usted me manda. Efectivamente, me estudio el plan de aforos, hago datos. Conozco la materia y me gusta. He de decir que me gusta.

Hoy, hoy no, ayer, visité las carreteras a las cuales se va a invertir, y he visto el estado, tengo fotos, porque como digo, me implico. Lo que usted me manda lo estudio. Me gustaría saber cuáles son esos criterios, como digo, para invertir en carreteras. Muchas gracias. En estas carreteras de este año.

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

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Muchas gracias, señora Presidenta. Señor García, todas y cada una de las actuaciones que se prevé realizar desde Obras Públicas e Infraestructuras en materia de carreteras en 2021 son necesarias para mejorar la seguridad vial. Muchas gracias.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Gracias, Presidenta. Efectivamente, todo es necesario, pero hay que saber qué criterios, porque entenderá usted, por ejemplo, y voy a poner el ejemplo de la NA-6900, o la rotonda en Azagra, las que ustedes creían que eran tan prioritarias. Con un índice medio de tráfico superior, también índice medio de accidentabilidad, superior a las que ustedes han accedido a través de una petición de EH Bildu. Sí, por lo tanto, no hay un criterio.

¿Que son necesarias? Nadie lo duda. Quiero remarcarlo. Nadie duda que la inversión en carreteras es fundamental. Es fundamental. De hecho, estamos reclamando una mayor inversión. Pero lo que, evidentemente, hay que tener en cuenta una serie de criterios, unos criterios de seguridad, unos criterios técnicos, el índice medio de tránsito de vehículos, también la accesibilidad, la situación por el tema de cohesión, son criterios, entiendo que, contrastando con otras entidades, invierten en carreteras.

Pero es que aquí lo único que hay ha sido lo que ha pedido EH Bildu. Porque, claro, es necesario, sí, una serie de carreteras a los cuales, pues, un convenio con una travesía. Diferentes inversiones que ustedes han incluido que, evidentemente, son más que necesarias. Nadie discute, y creo que debe quedar claro, nadie discute que la necesidad de la inversión es en todas las carreteras, pero me gustaría saber si hay criterios técnicos. No hay criterios técnicos. Usted entiende que los criterios políticos prevalecen antes que el resto. Perfecto. Es su opinión, pero creo que es conveniente que también diga y dé las explicaciones oportunas a este respecto. Decir que seguiremos solicitando información de aquello que nos interesa para conocer el día a día. Efectivamente, hoy mismo registraré petición de información para poder obtener ese informe que hoy plantea en esta mesa y que se ha negado usted en reiteradas ocasiones a transmitirlo. Muchísimas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdalena Alegría): Bueno, se ha ajustado al tiempo, señor García. Cuando quiera, Consejero, le replica.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Señor García, me van a permitir ustedes que les enseñe esta imagen. Estos expedientes estuvieron meses, esperando a que usted acudiese a revisarlos. Digitalizados nada, todos igual que estos, proyectos hechos anteriormente que no están digitalizados. A que usted acudiese a revisarlos. Meses, no uno ni dos ni tres, ni tan siquiera seis meses, más, que quede constancia.

Le voy a decir más. Habla usted de criterios políticos de Bildu. El acuerdo presupuestario con Bildu es público. ¿Acaso no le parece a usted una obra necesaria la variante de Irurzun? ¿Ha estado usted alguna vez en este pueblo? ¿Ha hablado con sus habitantes? Desde 1998, o sea, veintitrés años, está pendiente de ejecutarse esta obra, al igual que tantas otras, que ya son todas conocidas.

En fin, señor García, el listado es interminable y ustedes lo deberían de saber. Esperamos que se puedan ir acometiendo con los años de manera progresiva. Señor García, ¿me puede usted

indicar cuál de las actuaciones programadas por el Departamento de Cohesión Territorial para 2021 no es necesaria? ¿Cuál dejaría de ejecutar y en base a qué criterios? ¿Acaso la mejora de la Nacional 121-A, en la que el Gobierno de Navarra va a ejecutar este año, obras por valor de más de 20 millones de euros, no es una actuación prioritaria? ¿Quién es usted para valorar si una actuación es o no necesaria, preferente o prioritaria? A mí me resulta llamativo que reclamen ahora actuaciones que ustedes no hicieron cuando tenían la posibilidad de acometerlas. Suena falso, hueco.

¿Sabe desde cuándo estaba aprobado el proyecto, que venga usted aquí mil veces a recordarlo, de ensanche y mejora de la carretera Navarra 6900, Cascante-Fitero, que usted reclama? Lágrimas de cocodrilo. Desde el año 2013 que ustedes lo pudieron hacer y no lo hicieron. ¿Por qué no lo hicieron? ¿Por qué motivo no fue una actuación prioritaria para el Gobierno de Navarra de entonces, que ahora clama en el desierto? Porque no fue un motivo prioritario para UPN entonces. Dígaselo a los cascantinos y a los fiteranos. Dígaselo. Quizás, porque consideraron más necesario ejecutar la variante de Milagro, por ejemplo, u otra cosa. ¿Quiere que hablemos de los túneles de Belate y Alandoz? Más de medio millón de euros reservados este año para el proyecto, más de 100 millones de euros para ejecutar las obras en los próximos años. Obras que ustedes no hicieron ni siquiera de refilón.

Insisto. Le recuerdo el expediente de infracción que existe encima de la Mesa de la Comisión Europea, que a este Consejero le preocupa enormemente y que se las ve y se las desea para que no le caiga una sanción. ¿Es necesario duplicar los túneles de Belate y Alandoz, en opinión de Navarra Suma? ¿Se oponen también al mandato de Europa?

Señor García, una pregunta. ¿Sabe cómo se podían ejecutar con mayor celeridad muchas de las obras pendientes? ¿Lo sabe? Si no tuviéramos que pagar año tras año los 70 millones de euros de peajes en la sombra de la A-12 y la A-21. Ahí se lo dejo. Los números es que no engañan, no engañen los números, y ahí están. No quiero extenderme más, y muchas gracias a todos ustedes. Gracias por su atención.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, Consejero. Damos por finalizada la Comisión.

(Se levanta la sesión a las 13 horas y 23 minutos).