DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

X Legislatura | Pamplona, 21de abril de 2021 | NÚM. 26

TRANSCRIPCIÓN LITERAL

COMISIÓN DE COHESIÓN TERRITORIAL

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. FRANCISCO PÉREZ ARREGUI

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 21 DE ABRIL DE 2021

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para valorar la sentencia del Tribunal Supremo que anula la Norma Foral primera que regula los peajes en carreteras de Guipúzcoa y la afección que pueda tener en Navarra de cara a la implantación de peajes para vehículos pesados en cinco vías de alta capacidad de la Red de Carreteras de Navarra.

— Pregunta sobre la Comisión de Seguimiento del Plan Director del Ciclo Integral del agua de Uso Urbano 2019-2030, presentada por el Ilmo. Sr. D. Adolfo Araiz Flamarique.

— Pregunta sobre la puesta en marcha de un Plan de Inversión Urgente en Carreteras, presentada por el Ilmo. Sr. D. Javier García Jiménez.

— Pregunta sobre el desarrollo y potenciación del aeropuerto de Pamplona-Noáin, 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 sentencia del Tribunal Supremo que anula la Norma Foral primera que regula los peajes en carreteras de Guipúzcoa y la afección que pueda tener en Navarra de cara a la implantación de peajes para vehículos pesados en cinco vías de alta capacidad de la Red de Carreteras de Navarra.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Buenos días, señorías. Iniciamos la sesión. En primer lugar, he de saludarles, tanto a los Parlamentarios presentes en la sala, como a los que están conectados telemáticamente. He de dar la bienvenida al señor Consejero, al señor Ciriza, la Jefa de Gabinete, señora Ochoa. Para dar cuenta de la solicitud presentada por el grupo Navarra Suma, el señor García, para que el señor Consejero haga una valoración sobre la sentencia del Tribunal Supremo, que anula la norma foral primera que regula los peajes en carreteras de Gipuzkoa y la afección que puede tener en Navarra, de cara a la implantación de peajes para vehículos pesados en cinco vías de alta capacidad de la red de carreteras de Navarra. Para defender la propuesta, señor García, de Navarra Suma.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias. Agradezco, cómo no, la presencia del Consejero a esta Comisión. Se le llama, efectivamente, desde Navarra Suma, para que dé las explicaciones que así considera este grupo con respecto. Quiero contextualizar muy brevemente. Navarra está en un proceso de puesta en marcha de un sistema de peajes. Tras las diferentes explicaciones que se han dado en esta casa, en el Parlamento, entendemos que hay similitudes importantes con respecto a la norma, a la primera norma, que establece, en este caso, Gipuzkoa, para poner en práctica un sistema o una implantación de peajes a vehículos pesados en varias carreteras de territorio guipuzcoano.

Entendiendo, como digo, esas similitudes, con base en las explicaciones que se nos han dado por parte de este Consejero, a este respecto, como digo, nos gustaría saber si va a haber o ya hay alguna modificación. Porque, como tal, no sabemos, no conocemos la propuesta del propio Gobierno. Sabemos que hay estudios que parece ser que lo encaminan a la línea que, como digo, regula la norma número 1, que luego está modificada por la norma número 8 de, en este caso, de Gipuzkoa. Como digo, el Tribunal Supremo es bastante tajante a este respecto, y habla en esa sentencia, que considero importante tenerlo en cuenta, de lo que es a su entender de que los peajes que se ponían en práctica en Gipuzkoa, eran en cierta medida no legales. Porque establecía una serie de criterios que no eran los correctos para definirlos como tal. En muchos casos, ahora Gipuzkoa tiene que hacer una devolución de esos peajes cobrados por, entre comillas, ilegales y discriminatorios, como bien lo dice la propia sentencia.

Por lo tanto, planteo dos preguntas, que espero obtener respuesta, y también le pido, sinceramente, concreción a este respecto. Como digo, nosotros hemos tenido conocimiento de las diferentes propuestas que se han ido planteando. Tenemos también conocimiento de un estudio que se hizo para analizar el origen del transporte que circulaba por esas vías. En su caso, hemos hecho, como digo, esa comparativa minuciosa y con la propia sentencia y con la norma de Gipuzkoa.

Nos gustaría saber si hay alguna afectación a la norma que se pueda plantear en nuestra Comunidad, y si, en su caso, va usted a volver a hacer un estudio para saber cuál es el origen del transporte navarro, o el porcentaje de transporte navarro que circula por las vías a las que usted quiere poner peaje. Como digo, quiero agradecer su presencia y, una vez dadas las explicaciones, haremos una valoración. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muy bien, muchas gracias a usted, señor García. Ahora tiene la palabra el señor Consejero, por un tiempo de aproximadamente veinte minutos. Cuando quiera, señor Consejero.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Muchas gracias, Presidente. Buenos días, señor García. Buenos días a todos los Parlamentarios y portavoces. Acudo a esta Cámara ante la solicitud del Grupo Parlamentario Navarra Suma para que realice una valoración sobre la sentencia del Tribunal Supremo, en relación con una norma foral que regula los peajes en Gipuzkoa y su posible afección a Navarra.

En primer lugar, una reflexión que me parece de interés compartir con todos ustedes. Navarra en materia de transportes va a ir de la mano de Europa y, cómo no, también del Estado. Caminar en una dirección diferente podría conllevar situaciones como la que estamos viviendo en estos momentos, en relación con los túneles de Belate y Almandoz. Es decir, tener que hacer frente a posibles expedientes sancionadores por parte de Europa. Estas consideraciones ya se las trasladé en esta Cámara, el 9 de enero del 2020, y me reafirmo en ellas hoy. Hace ya un año que se abrió el debate de los peajes en esta Cámara. Un debate que, aun siendo espinoso, era necesario, y que también ha comenzado a abordarse a nivel estatal.

Como todos ustedes ya serán conocedores, a día de hoy, el Gobierno del Estado está dando pasos para implantar un sistema de pago en las vías de alta capacidad, con objeto de poder financiar su conservación. Se trata de una actuación que, según las informaciones que se han hecho públicas, podía estar recogida en el plan que el Ejecutivo enviará a Bruselas próximamente para justificar la entrega durante los próximos tres años, de ayudas europeas no reembolsables, por valor de unos 70.000 millones.

Por lo tanto, Navarra no ha hecho sino adelantarse a lo que Europa ya venía sugiriendo en los últimos años. En segundo lugar, y ahondando ya en la materia propiamente dicha de esta solicitud de comparecencia, como suele decirse, «una imagen vale más que mil palabras».

Este mapa que ven ustedes a mis espaldas refleja en qué países de Europa se están cobrando peajes a vehículos pesados en vías de alta capacidad. Alemania, Portugal, Países Bajos, Bélgica, Dinamarca, Suecia, República Checa, Polonia, Francia, Italia. ¿Qué están haciendo estos países? ¿Están haciendo algo ilegal? ¿Qué está haciendo Alemania o Francia? ¿Están incurriendo acaso en una ilegalidad? A usted, señor García, ¿le parece que, si realmente no se pudiera implantar esta tarificación, todos estos países europeos la hubieran implantado?

En tercer lugar, este fallo judicial no hace sino recordar que la tarificación debe establecerse desde la máxima seguridad jurídica. Premisa desde la que trabaja el Ejecutivo Foral, sin discriminar en el cobro de peajes el transporte local, del transporte de paso. Es decir, la justicia no está cuestionando que se puedan implantar peajes a vehículos pesados. Lo que viene a decir,

para que todos nos entendamos, es que el cobro no puede ser discriminatorio. Es decir, a unos sí y a otros no.

Si el cobro de peajes se realiza, por ejemplo, a través de la implantación del sistema de satélite, como ya se está haciendo en muchos países, ¿qué discriminación puede darse? Por cierto, que según las informaciones de que disponemos, las Juntas Generales de Guipúzcoa podrían recurrir al Tribunal de Justicia Europeo.

En cuarto lugar, le confirmo que Navarra sigue con su hoja de ruta para implantar la tarificación a vehículos pesados, con objeto de financiar y mejorar las carreteras como servicio público. Hemos adoptado un modelo de financiación de las carreteras, plenamente coherente con el derecho comunitario y con nuestros compromisos medioambientales. La mejora y la sostenibilidad de las carreteras navarras que garantizan la movilidad y la cohesión territorial, debe financiarse de acuerdo con estándares de las políticas medioambientales europeas. Principios europeos de que quien usa, paga, y quien contamina, también paga. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muchas gracias a usted, señor Consejero. Ahora, para la réplica, por el grupo Navarra Suma, señor García, durante diez minutos. Cuando quiera.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias. Evidentemente, conciso ha sido usted muy poco y concreto, mucho menos, pero es lo que viene siendo, desgraciadamente, habitual. Seguiremos nosotros en la línea de pedir cuántas explicaciones así lo consideremos, porque creemos que la verdad es lo que se ha de decir en esta Comisión. Usted ha dicho hoy dos cuestiones que sí que quiero entrar a valorar.

La primera es que sabemos que, en el Partido Socialista, la mentira es el manual de Gobierno. Quiero recordarle que usted y su Gobierno decía también que no iban a poner peajes. Hoy defiende los peajes. Usted se remitía a la comparecencia de 9 de noviembre y yo me voy a remitir a la comparecencia, a su primera comparecencia, el 17 de septiembre del 2019, en la que en su propuesta no entraban para nada los peajes. La última comparecencia anterior, del anterior portavoz, el señor Garmendia, como digo, defendía el no a los peajes, porque no era algo, más bien hablaba de la discriminación que sustentaban esas políticas de peajes.

Luego, lo propio. El Partido Socialista a nivel nacional también dijo que estaba en contra de los peajes y, efectivamente, ya está en el debate la nueva Ley de Sostenibilidad y de Transporte, que se habla de financiación, y es lo que va a remitir a través de la normativa de Europa, en la que, efectivamente, traslada a Bruselas, conocemos, como digo, la noticia de que impondrá peajes en las autovías. Es curioso, porque dice el Partido Socialista que libera autopistas, pero pone peajes en las autovías. Eso es lo curioso, y el titular que usted hoy, señor Ciriza, da a la opinión pública, porque ese es el titular al que ustedes tanto apelan y al que ustedes tanto les gusta. Porque los hechos son muy diferentes a los titulares que plantean. Porque vuelvo a recordarle, Partido Socialista Obrero Español en contra de los peajes, y hoy defensor, pleno defensor, desgraciadamente, de los peajes.

Decía una cuestión que también considero importante, que Navarra iba a ir de la mano de Europa. Pero es que, efectivamente, ha hablado usted de otros países de la Unión Europea que tienen implantado su sistema de peaje, con diferencias sustanciales, que podemos entrar al

fondo, cuando quiera. Yo ese debate, cuando quiera lo tenemos, que no hay nada, no tiene nada que ver el sistema que aplica de peajes, aunque lo llame Euroviñeta el Gobierno, en este caso, Vasco, con el que se aplica en Alemania, por ejemplo, o el que se aplica en Finlandia. Es totalmente diferente.

Yo he tenido el gusto de conocer la norma y de ver la norma, porque una vez que te metes en este mundo, tienes ganas de conocer cómo se están aplicando en otros territorios. Evidentemente, nada tiene que ver, y absolutamente nada tiene que ver, efectivamente, esa normativa. Es más, como digo, lo que establece la sentencia a la cual usted hoy viene a responder qué afectaciones podría tener Navarra, dice básicamente que vulnera el principio de no discriminación, previsto en la propia directiva de la Euroviñeta. Eso dice la propia sentencia.

A esto me voy a remitir, ¿y por qué me remito? Porque mire, usted parte de la base en el que decía el Partido Socialista que no iba a poner peajes. ¿Vale? Asumimos que ahora el Partido Socialista defiende los peajes. Perfecto. Dice el Partido Socialista, y ya usted como Consejero, que los navarros, que las empresas del transporte navarro tendrán deducciones fiscales y que no les afectará.

Hay entrevistas, señor Ciriza, y la hemeroteca es bastante realista. Puede ir. Ahora no tengo las fechas en las cuales usted, en diferentes entrevistas en diferentes medios de comunicación, creo que era a principios de mayo del 2018 o 2019, perdón, cuando usted accedió al cargo, en el que decía, y a una pregunta, en el *Diario de Navarra,* exactamente, en el que decían, y usted hablaba de posibles deducciones fiscales. Ahora, como digo, no tengo aquí, pero lo podemos buscar, porque un día le recordé cuáles eran las diferentes entrevistas en las que usted hacía dicho planteamiento.

Es más, Bildu le recordaba que usted lo había dicho. En las reuniones que hemos mantenido en la Mesa de Carreteras, se hablaba de esa cuestión. Usted decía que los navarros no se iban a ver afectados, los transportistas navarros no se iban a ver afectados por esta cuestión. Luego introducía el término políticas comerciales. Sabe usted perfectamente, bien se lo hemos recordado en esta casa, que las políticas comerciales no pueden superar nunca el 23 por ciento. Pero parece ser que ya asume usted que ni deducciones fiscales ni ayudas comerciales. Hay algunos que persisten y creen que es posible. Allá el debate en el que ustedes tengan para poner en marcha estos peajes.

Pero es que, claro, sin eso, ahora usted vende que la única solución para mejorar las carreteras en nuestra comunidad son los peajes. Quién le ha visto y quién le ve, señor Ciriza. Como digo, ha pasado usted del no a los peajes a defender los peajes, y se dejó por el camino deducciones fiscales a los transportistas navarros y políticas comerciales, las cuales usted no va a poder poner en marcha. Como digo, ahí queda usted reflejado, tanto en el *Diario de Sesiones,* como, evidentemente, en los medios de comunicación. Este Parlamentario no se inventa nada, sino lo único que hace es leer en los medios de comunicación y leer los diferentes Diarios de Sesiones.

Pero es que usted también ha dicho hoy algo curioso. Ha dicho que está en contra de esa vulneración del principio de no discriminación. Efectivamente, discriminar es poner políticas fiscales a los navarros. Por lo tanto, lo que tenía que haber dicho en el minuto uno es: «Oye, mira, vamos a poner peajes. Efectivamente, las empresas navarras, como todas, pagarán

peajes». Tiene usted la oportunidad, hoy le doy la oportunidad, le brindo la oportunidad para que diga: «Efectivamente, nos equivocamos, y los peajes los van a pagar igual una empresa de Murcia, una empresa de Andalucía, como los navarros. Porque mira, creíamos que podíamos hacerlo, prometimos que íbamos a hacerlo, pero, efectivamente, no podemos hacerlo». No haga usted una política de estilo Sánchez. Mentir, desmentir y volver a mentir. Creo que hoy los navarros y las empresas del transporte navarro no se merecen eso. Todo lo contrario.

Creo que usted, como digo, y le tengo muy buen aprecio y muy buena estima para que usted hoy reconozca que se equivocaron, y que, a partir de ahora, oye, los peajes van a ser, efectivamente, para todos, porque lo ha dicho. Lo ha dicho de una manera u otra, porque usted bien sabe que la normativa europea, la que nosotros no queremos que se vulnere, quede bien claro, dice que no podemos discriminar, por razón, en este caso, de origen y destino que transiten por las vías de nuestra Comunidad.

Pero es que ahí introducimos otro debate. Es el hecho de que usted en este Parlamento, hago una respuesta también que me daba a una pregunta, me decía que nueve de cada diez vehículos pesados que circulan por las vías donde se implantarán peajes son de fuera. Yo le he planteado una pregunta, ¿va usted a volver a hacer un estudio de origen del transporte en las carreteras navarras? ¿Por qué le planteo esa pregunta? Porque, evidentemente, el análisis en el cual se hace ese estudio es con base en el mismo principio que establece la norma 1.

O sea, ustedes han cogido cómo se pone en marcha los peajes en Gipuzkoa, y con eso lo que han hecho es un estudio para ver el origen. Son similitudes tremendas. Sí, yo creo que se ve perfectamente, porque no se contempla —lo que usted muy bien ha dicho— el tránsito de transporte, vamos a llamarlo navarro. Porque, como dice bien claro la sentencia, y ahí el fallo y la modificación de la norma número 6 del 2018, en el que se introducen nuevos artículos y se establece, efectivamente, esos tramos intermedios que no se contemplan en el estudio que usted hace para ver el origen del transporte. Pues yo quiero saber si ahora vamos a hacer otro estudio, si el Gobierno de Navarra va a hacer otro estudio para, efectivamente, determinar cuál es la afección que va a tener en las empresas del transporte navarro, porque queremos saber.

Partimos de la base de que usted ya le importa poco el consenso. Como también dijo, por cierto, lo recuerdo, que el Partido Socialista a nivel nacional dijo que no iba a hacer nada sin el consenso de los transportistas. Hoy hace lo que quiere, como quiere. Bien hace, tienen ustedes mayoría en el Congreso de los Diputados, junto con la amalgama de grupos diversos, para poner en marcha un nuevo impuesto a los transportistas.

Insisto, nosotros estamos en contra. Creo que hay otras posibilidades de financiación que, en este caso, no viene a debate. Pero ahí está otra vez el debate. Hay que hacer un estudio, ver cuáles van a ser las empresas navarras que efectivamente se van a ver afectadas por los peajes, que es más de ese 12 por ciento, al que usted hace referencia. Creo que sabe perfectamente que, es más, y yo no solo soy el único que lo dice, sino que las empresas del transporte y las diferentes asociaciones y organizaciones, así lo han dicho en este Parlamento. Creo que todos los presentes han escuchado que, efectivamente, no comparten el cómo, el análisis de ese estudio. Por lo tanto, le invito a que hoy anuncie, como viene siendo habitual por su parte, que va a hacer un estudio que va realmente a plasmar la realidad del transporte en nuestra Comunidad.

Luego, otra cuestión que me parece muy curiosa. Hoy hablaba de que Navarra se ha adelantado. Señor Ciriza, adelantarnos a poner peajes o nuevos impuestos, la verdad que no nos hace más competitivos. Al contrario, nos resta competitividad en todos los sentidos. Yo le voy a proponer que invite a su Gobierno a que haga un Gabilondo, ahora que está muy de moda el tema de las elecciones en Madrid, oye, prometían subida de impuestos, bajada de impuestos, y, es más, se opone radicalmente a cualquier tipo de peajes. Le invito a que hable usted con él y lea también el programa que plantea el Partido Socialista, porque la verdad, curiosas son las contradicciones.

Nos hemos adelantado, efectivamente, se ha adelantado, y ha utilizado una vez más a Navarra para ver cuál es, a sondear cuál es la opinión de la ciudadanía con respecto a los peajes. Yo creo que la opinión de los ciudadanos, de los navarros, de las empresas, es clara. Le han dicho en reiteradas ocasiones, también en las manifestaciones de la calle, que ha habido en la calle, reiteradas también, y yo lo que creo que tiene que hacer es escuchar y decirles que, partiendo de la base la verdad. Tiene que decirles que no se van a poder ver beneficiados en ningún aspecto de cualquier deducción fiscal, ni de cualquier tipo de campaña comercial, porque entraríamos en un principio de discriminación, que lo establece la propia normativa europea. Y que van a tener que pagar las consecuencias de una nefasta gestión en materia de carreteras.

SR. VICEPRESIDENTE: Señor García.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Concluyo, durante los últimos años, y que, efectivamente, ha habido una reducción importante con respecto a la inversión.

Hoy vuelve a tener una oportunidad, no solo para criticar a la acción de este grupo, que le vuelvo a reiterar que seguiremos actuando siempre con base en los principios de que usted transmita toda la transparencia que requiere Navarra y, sobre todo, su conjunto, y que conozcamos verdaderamente cuál es la propuesta, de las intenciones que tiene su Gobierno. Y, sobre todo, evidentemente, así lo entenderá, cuáles van a ser las consecuencias para los navarros y para las navarras. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muchas gracias a usted, señor García. Ahora por el grupo parlamentario Partido Socialista, tiene la palabra, señora Magdaleno. Cuando usted quiera.

SRA. MAGDALENO ALEGRÍA: Muchas gracias, señor Presidente. Gracias, señor Ciriza, por las explicaciones que nos ha brindado hoy, en relación con esta petición de comparecencia del compañero de Navarra Suma. Desde luego, estoy de acuerdo con usted, cuando ha dicho que Navarra en materia de transportes debe ir de la mano de Europa y de España. No nos queda otra, es evidente. Las consecuencias, como usted ha dicho, pueden ser sino, bastante fatales para Navarra. Desde luego, con los expedientes sancionadores que han podido tener en los túneles de Belate y Almandoz, consideramos que esto no se puede volver a producir.

Entrando un poco en el análisis de la comparecencia, que es la sentencia del Tribunal Supremo, la 227/2001, sobre la aprobación del canon, me gustaría hacer un breve análisis. Creo que he sacado tres conclusiones, que la Directiva Europea establece que los Estados miembros pueden mantener e introducir peajes y tasas de usuarios en la red transeuropea de carreteras o en determinados tramos. Que dichos peajes o tasas de usuarios no supondrán discriminación

alguna directa o indirecta, como es en la que se habla en esta sentencia por razones de nacionalidad de transportistas o el origen o destino de las operaciones de transporte. Desde luego, que el cálculo de los costes de la red de las infraestructuras y de la imputación de costes a los vehículos son conformes a los principios para la imputación de costes y cálculo de peajes que establece el anexo 3 de la directiva. Desde luego, la política europea en materia de competencias busca la eliminación de distorsiones de la competencia entre empresas de transporte, y por eso ha venido esta sentencia.

En resumen, como ha aclarado el Consejero, la justicia no está cuestionando que se puedan implantar peajes a vehículos pesados, en ningún momento. Lo que dictamina es que el cobro no puede ser discriminatorio. Entonces, creo que eso es lo que más claro nos debe de quedar, aparte de que el supuesto de hecho aquí ni siquiera se ha dado. No hemos aprobado ni siquiera una ley que establezca unos cánones para determinar o no si van a ser un supuesto comparado con la sentencia del País Vasco. De todas formas, tenemos el control previo de la Unión Europea, por medio de la Comisión, en la que tenemos que acudir para que nos autorice, digamos, esos cánones, por ser una vía transeuropea.

Señor García, los pasos que está dando el Gobierno están siendo pausados, certeros, con seguridad jurídica. Dejemos que siga trabajando, que es lo que, en lo que está ahora mismo. Tiene que licitar el contrato de servicios para el estudio de viabilidad de los peajes. Ahí es donde se hará la preparación de esa documentación, para que la Comisión Europea valore el sistema de peajes, si se ajusta o no a esta Directiva Europea.

Luego, ahí es cuando veremos si se ajusta o no, y aprobaremos, se tiene que aprobar también la ley foral que regule estos cánones, y, posteriormente, también se está trabajando en la constitución. (MURMULLOS).

SR. VICEPRESIDENTE: Señorías, no sé si es cuestión de esto, siga, siga.

SRA. MAGDALENO ALEGRÍA: Lo que les decía, en esta sentencia del Tribunal Supremo, en ningún momento se ha dicho que no se puedan establecer estos peajes a las empresas transportistas, a las que utilicen estas vías. En ningún caso tendrá que ser discriminatorio, y dejemos trabajar al Gobierno de Navarra en que licite el contrato para que se establezcan cuáles van a ser las medidas y se pase, digamos, de alguna forma, por ese filtro de la Comisión Europea para que podamos imponer estos peajes, que se haga la ley que regule los cánones, y entonces veremos si se ajusta a la legalidad o hay algún supuesto de discriminación, alguna persona, algún ente o alguna empresa de transportistas, en este caso, y veremos qué pasa con la sociedad.

Lo que sí que quiero dejar claro, señor García, que nosotros estamos en esta situación por la herencia que hemos recibido los últimos diez años de inejecuciones. No hace falta que se lo reitere. Creo que se lo han dicho en numerosas ocasiones, mi compañero, el portavoz. La decisión de la implantación de los peajes en estas cinco vías de alta capacidad no ha sido fácil. Pero hemos de recordarle que esta decisión nace de un trabajo conjunto de una mayoría parlamentaria. Se ha hecho un trabajo previo en una mesa, en la que ustedes han participado, en la que ustedes quizás no hayan aportado. Pero, desde luego, si algo no se le puede decir a esta Consejería, es que no haya hecho un trabajo en busca del consenso. Hemos tenido aquí videoconferencias a nivel europeo. Hemos podido estudiar con el País Vasco, con miembros del

Gobierno de Navarra, qué posibilidades había para la implantación del peaje. Desde luego, como decía, ustedes no han querido participar en ese consenso, con una línea continua que ha habido durante esta legislatura por su partido.

Navarra Suma habla de peajes, de incoherencia. Aquí, de momento, estamos hablando de cánones. No estamos hablando de peajes, por el uso del dominio público. Usted habla de peajes, le recuerdo yo, el de la AP-15. Ahí sí que hay peajes. También tenemos peajes de sombra, en autovías. Eso ha sido su política continua durante años de Gobierno. No la nuestra.

Ustedes gobernaron en solitario. Pudieron decidir por sí mismos, y ustedes tuvieron esa política. Ahora vienen ustedes y nos presentan mociones en determinados ayuntamientos, como en Baztan y Santesteban, y nos dicen que, por ejemplo, que lo que han puesto ustedes en su programa electoral, por lo que les han votado ustedes, una apuesta por la 2+1 de la N-121, ahora dicen que no, que quieren transformar una autovía. Si hay incoherencias, aquí las tendremos todos. No solo, no sé, es que no entiendo. Ustedes piden algo en su programa electoral y luego tampoco lo cumplen.

Yo creo que hay que dejar a este Gobierno seguir trabajando y dando pasos. Es cierto que ahora mismo estamos en una situación económica difícil, y es muy difícil encontrar una vía de financiación para el arreglo de carreteras, que durante diez años prácticamente no ha habido ningún tipo de inversión ni arreglo de firmes.

Estas son las vías de financiación por las que está optando por el Gobierno. Quizás no son las que les hubiera gustado, pero son las que ha tenido que adaptar a las situaciones que tiene. Ahora mismo hay también situaciones sanitarias que nos están pidiendo inversiones en otros ámbitos, como el de salud de las personas.

El trabajo que se está realizando, creo que está siendo en pasos, como le he dicho antes, certeros, buscando la máxima seguridad jurídica. Veremos qué pasa cuando se adjudique ese contrato de servicios y se vaya a pasar ese filtro de la Unión Europea, de la Comisión Europea, en el que se nos diga si, de alguna forma estos cánones, que luego, posteriormente, aprobaremos en una ley, si son o no discriminatorios en algún caso. Entonces ya veremos si se necesita algún tipo de revisión.

Como decía, son decisiones difíciles que al Partido Socialista no le hubiera gustado tomar, al Gobierno de Navarra tampoco. Es cierto que el Gobierno de España también está siendo, de alguna forma, requerido por la Unión Europea para que implante sistemas de pago en vías de alta capacidad, por los déficits que está habiendo, debido a esa política que, durante unos años está implantando el Partido Socialista, de revertir las concesiones. Pero sí que es cierto que 70.000 millones de euros están en juego, y la Unión Europea nos está pidiendo que se haga un esfuerzo.

El Gobierno de Navarra lleva quince meses trabajando en el ámbito de las carreteras. Está haciendo ya obras. Está ejecutando obras para evitar sanciones europeas por incumplimientos durante años, y no queremos que vuelva a pasar. Se ha hecho una labor consensuada en este Parlamento.

Desde luego, al señor Ciriza no se le podrá tachar de inacción, durante su año y medio de labor en el Gobierno de Navarra. Esperemos que al final esto sea una solución para todos, que nos ayude con la despoblación, con el desarrollo económico, y que también favorezca los principios de: quien usa, paga; y se favorezca también al medio ambiente.

Me gustaría que le dejasen trabajar al señor Ciriza, desde luego, siempre con una revisión de esa labor, en esta vía parlamentaria, y que veamos en los próximos pasos, si realmente esos cánones son o no discriminatorios o no. Muchas gracias, señorías.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muchas gracias a usted, señora Magdaleno. Ahora, por el grupo de Geroa Bai, tiene la palabra el señor Azcona. Cuando usted quiera.

SR. AZCONA MOLINET: Gracias, Presidente. De nuevo, quiero dar la bienvenida al Consejero, también a la persona que le acompaña, la Jefa de Gabinete, a esta nueva comparecencia para volver a hablar de carreteras. Yo, prácticamente, empezaría diciéndole al señor García que no hay más cera de la que arde.

Llevamos ya mucho tiempo escuchando los mismos discursos, por parte de todos y de todas, me refiero, no solo, lógicamente, por quien plantea este tipo de comparecencias, para intentar marcar posición, y también para ir poniendo trabas a las decisiones que se van tomando desde el punto de vista, en este caso, del Departamento de Cohesión Territorial. Pero también, y quiero reforzar la idea, después de un trabajo, durante unos cuantos meses en la Mesa de Carreteras, en la cual llegamos a un acuerdo, a una conclusión, que tiene dos partes, diría yo.

La primera, es bastante obvio, yo creo que es compartido por todos y por todas, que el sistema actual que venimos arrastrando de los últimos años, diría yo, más de diez años, de cómo financiar y ejecutar las necesidades en la red de carreteras de Navarra, no está dando el resultado que todos deseamos. Es decir, no se ha ejecutado con solvencia, ni el mantenimiento ni la conservación, ni se han dado respuesta a las necesidades de obra nueva de la red de carreteras de Navarra. Además, quiero recordar que los modelos utilizados para financiar esas obras, están, evidentemente, ahora mismo siendo un escollo a la hora de plantear nuevas necesidades.

Por tanto, una de las grandes conclusiones, que creo que todos y todas estamos de acuerdo, es que hacía falta repensar ese modelo de financiación de, en este caso, de las carreteras. Además, se planteó una alternativa a lo que se ha venido haciendo hasta ahora, que es la creación de esta sociedad pública que gestionará las vías de alta capacidad, con la implantación de peajes.

Ante esto, también se pretende dar respuesta al nuevo modelo de movilidad. No olvidemos que no solo estamos hablando de la financiación y la conservación de carreteras, sino de ayudar a los nuevos modelos de movilidad, que van a ser necesarios si queremos cumplir los propios objetivos que todos y todas nos hemos ido marcando en estos términos.

Respecto a la decisión ya consensuada, tomada, y que estamos dándole forma. Digo estamos, porque nos incluimos no solo en el Gobierno, sino en el grupo parlamentario, que llegó a un acuerdo concreto en la creación de esta sociedad y de gestionar estas vías de alta capacidad con peajes, para poder darles respuesta también a las necesidades que tienen esas vías. Que, por

cierto, la mejora de la red de carreteras de Navarra no solo será beneficiosa para el conjunto de la ciudadanía, sino también para el conjunto de las empresas de transporte, que tienen que trabajar a diario por ellas. Porque hablamos también de un tema de seguridad.

Respecto a la implantación de peajes y la sentencia. Ya se han dado las explicaciones de en qué términos se da esa sentencia. Diríamos que está todo inventado. Lo decíamos desde el principio en esa Mesa de Carreteras. Las soluciones, se necesitan soluciones, no nos vamos a inventar nada nuevo, están implantadas, como ha dicho el Consejero, a lo largo y ancho de Europa. Evidentemente, en los territorios que más, en este caso, territorios forales, como es Gipuzkoa, tenemos que fijarnos a la hora de —y así lo hicimos— a la hora de tomar este tipo de medidas. También, el recorrido que allí llevan nos sirve de referente para mejorar lo que vayamos a hacer aquí.

También recordar que el compromiso no es solo una toma de decisión, sino de cómo hacerlo. La ley nos obliga, nos va a obligar a traer a este Parlamento, el propio Consejo de Administración de la sociedad. Estará compartido con todos los grupos parlamentarios y allá habrá que ir tomando las decisiones respecto a la gestión de esta sociedad.

Como digo, tenemos dos retos. Uno, el de conseguir recursos públicos para financiar la red de carreteras de Navarra, también conseguir dar un giro a la movilidad, y de ahí también se necesitan recursos. Tenemos esa necesidad, tenemos ese problema. Quiero recordarle a Navarra Suma que dar respuesta a estas necesidades; necesidades que, por cierto, semana sí, semana también, no solo nos trae hasta aquí al Consejero de Cohesión Territorial, sino que mociones concretamente, pidiendo nuevas inversiones en carreteras que, o hablamos primero de cómo financiarlas, o si no, será imposible darle respuesta a esas necesidades.

Me da igual el 2+2 que ahora plantea, o la autovía que ahora plantea Navarra Suma, en la N-121-A, o, no sé, las recientes sobre Fitero, Azagra, la que sea. Me da igual. Si no conseguimos darle soporte financiero, difícilmente vamos a poder acometer esas necesidades que también Navarra Suma plantea.

Por tanto, nuestra posición es clara. No sé, hacemos un llamamiento a lo que se consiguió en Gipuzkoa, concretamente, hace ya creo que una década, con esta gestión, a través de una sociedad pública, que consiguió un consenso bastante amplio de las fuerzas políticas, también la que representan estos, algunas de las que están en Navarra Suma. Yo creo que ese es el camino y en ese vamos a estar. Eskerrik asko.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregi): Muchas gracias, señor Azcona. Ahora tiene la palabra por el grupo EH Bildu, señor Araiz, cuando usted quiera.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari jauna. En primer lugar, he de agradecer las explicaciones realizadas por el Consejero, en relación con esta sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso-administrativo, la sección segunda del Tribunal Supremo.

En este recurso de casación, yo creo que el portavoz de Navarra Suma ha aprovechado la circunstancia, exclusivamente, de la sentencia, para volver a leernos otra vez su libro, en el que yo creo que es legítimo, pero, desde luego, yo le recomendaría que hiciera una lectura pausada de la sentencia, porque algunas de las cuestiones que usted ha querido extraer de la misma no

se sostienen. Utilizarla como excusa para criticar una decisión que está avalada en estos momentos por la mayoría de este Parlamento, es legítima, pero, desde luego, creo que está destinada más hacia el exterior de estas paredes, que hacia el interior y a una propuesta concreta.

Le digo esto, porque se trata de un recurso de casación, como decía. En lo que son los antecedentes de hecho de esta sentencia, se establece y se fija claramente por, digamos, cuando se preparan los recursos de casación, que es un trámite previo para su admisión, la Sala adecuó lo que ya tuvo por preparados estos recursos de casación. Dejó claro que se considera que había un interés casacional, con base en determinar una jurisprudencia sobre un aspecto muy concreto, que es el que yo creo que usted, pensábamos que usted nos iba a valorar y a decir si en la norma de Navarra o en el proyecto de norma Navarra, o lo que usted conozca en esa norma Navarra, se contenía un objeto similar o no para poder ser un elemento homogéneo de la comparación.

Desde luego, el interés casacional de esta sentencia estaba fijado en este recurso de casación, en dilucidar si un canon de utilización de diversos tramos de las carreteras de alta capacidad, como el exigido en el territorio histórico de Gipuzkoa, en la norma foral aplicable, que grava en mayor medida los tramos de salida y de entrada al citado territorio, así como a los vehículos pesados de más de once toneladas, incurre o no en una discriminación indirecta, por razón de origen o destino de la operación de transportes, prohibida por el artículo 73 de la Directiva 1999/62, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras. Este era el objeto de este recurso de casación.

Evidentemente, lo importante es cuál es la respuesta que da el Tribunal Supremo. Lo que viene a decir el Tribunal Supremo es, que aparece en el fundamento jurídico tercero de la misma, en el apartado 10, dice, «contestando a la cuestión planteada por el auto de admisión, lo que se viene a decir es que, efectivamente, el Tribunal Supremo considera que se agravan en mayor medida los tramos de salida y de entrada al citado territorio, así como a los vehículos pesados, y, por tanto, se incurre en esa discriminación indirecta».

La lectura que entendemos que habrá que extraer de aquí es, si en Navarra se estaba planteando o no ya una situación similar, o era una situación distinta. Es decir, si los pórticos que inicialmente no se colocaron en Gipuzkoa, en Navarra se pretendía una situación similar. Unos pórticos, sí, otros pórticos, de entrada no. Un control de todo el tráfico o un control parcial del tráfico, que será el debate que se suscitaba, sobre la posibilidad de la discriminación o no. Porque todo lo demás es lo que usted nos viene planteando y estableciendo desde hace mucho tiempo.

Nuestro posicionamiento sobre el tema ya se conoce, lo hemos hecho público en todos los debates que hemos tenido y, desde luego, entendemos que la implantación de un sistema de pago por uso hay que, además, así creemos que hay que hacérselo llegar a la sociedad, hay que entenderlo como un mecanismo más justo para financiar las infraestructuras. Entendemos que así se deben de transmitir estas ventajas, porque se permite trasladar a los usuarios el coste de la infraestructura, tanto en este caso, entendámonos, nacionales como extranjeros. En lugar de

impulsarlos, exclusivamente, una parte de ellos, que serían unos determinados contribuyentes, sean los navarros, sean del resto del Estado.

Por lo tanto, lo que se trata es de incentivar el uso de vehículos y modos de transporte, más eficientes desde el punto de vista medioambiental, y que permitan también una fuente estable de recursos para la financiación de las infraestructuras de carreteras, al tiempo que posibilita el establecimiento de un sistema fiscal más justo para los usuarios de las carreteras.

Ese es el debate de fondo. Si estamos de acuerdo con eso en estos momentos o no estamos de acuerdo con eso, señor García. Yo todavía no le he oído decir si está de acuerdo con esto, o si frente a esto tiene una alternativa concreta, porque no la ha expresado nunca, en ninguna de las posiciones, en ninguna de las iniciativas que ha adoptado. Desde luego, creemos que aquí la implantación de un sistema de pago por uso va mucho más allá de un mero reto tecnológico, en discutir si ponemos un sistema u otro. Eso algún día podremos valorarlo, en su caso, posicionarnos. Pero, desde luego, creemos que se trata de un reto político, en primer lugar, de un reto legal, de un reto administrativo, de un reto también económico y social, porque estamos involucrando y afectando a una parte importante de la sociedad. Desde luego, es un horizonte que creemos que no va a ser a cortísimo plazo. Ahí va a contar con nuestro apoyo, señor Consejero.

Desde luego, de la lectura de la sentencia, también hay una cuestión, que yo creo que el departamento deberá de extraer alguna consecuencia de ello, porque estamos refiriéndonos aquí a que se va a tramitar, que se va a trasladar a la Comisión Europea para que dé el visto bueno. Hay un apartado, la propia Diputación de Gipuzkoa y las Juntas Generales se amparaban en esa misma situación, y decían: «No, si ya le preguntamos a Europa y Europa nos dijo que no había ningún problema».

Yo les animo a que se lean, creo que es el Fundamento Jurídico tercero, y, aquí se dice expresamente que es irrelevante. Lo decía la Sala de lo Contencioso del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco. Que es irrelevante para adoptar la decisión sobre si el canon resulta o no discriminatorio, el contenido del Dictamen emitido por la Comisión Europea, en el que decía que era favorable. Decía que no había ningún problema. Decía este Dictamen: «Se considera que en general el nuevo régimen de peaje que se aplicará en la provincia de Gipuzkoa, a partir del año 2018, cumple lo dispuesto en el artículo 7». Ahí es irrelevante, porque al final el Dictamen terminaba que todo esto, todo lo que decimos en este Dictamen es sin perjuicio de que se pudiera o no establecer, de que hubiera algún tipo de incumplimiento. Bueno, es una manera de lavarse las manos también por parte de la Unión Europea. Pero, en todo caso, creo que lo importante es que el trabajo se haga sin prisas, pero sin pausas y, en ese sentido, que se haga bien.

No conocemos el contenido de la norma. Por lo tanto, no podemos posicionarnos, señor García, sobre si estamos ante supuestos homogéneos. Usted ya, *a priori*, ya ha partido de que la situación no era la misma. Tendrá más información que el resto de grupos parlamentarios. Desde luego, yo creo que usted ha venido aquí a aprovechar la sentencia para hablar del Pisuerga. El Pisuerga, en este caso, es su política o su posición en relación con los peajes. Porque todo lo demás, en el estudio, si hay algún problema con el estudio, que se aclare por el departamento, incluso, si fuera necesario realizar ese segundo estudio, que se analice. Pero,

desde luego, yo creo que los datos son concluyentes. Podrá haber errores en más o menos, pero, desde luego, los datos sobre el porcentaje de tráfico de paso y tráfico internacional es concluyente.

Por lo tanto, yo creo que, no sé, usted ha venido a hacerse eco, también considero que es legítimo, de alguna reclamación de las asociaciones de transportes en este sentido, en el que, bueno, a nosotros también nos han transmitido que se han detectado errores, pero, después de analizar nuevamente los datos, creemos que los errores no son tan de bulto como para anular el valor de ese estudio. Pero, en todo caso, como digo, que se hagan todos los estudios que se tengan que hacer.

Por lo demás, como digo, que se haga ese contrato de servicios que se decía por la portavoz del Partido Socialista, que se den los pasos necesarios. Desde luego, ya veremos cómo se traduce o no se traduce una situación para los transportistas navarros. Evidentemente, van a pagar igual, señor García, es que no puede ser de otra manera. Otra cosa es que Navarra en ejercicio de sus competencias fiscales pueda o no tomar en consideración esa situación, pero en ejercicio de sus competencias fiscales, nada más. Pero a la hora de pagar, evidentemente, todos tendrán que pagar, porque no cabe otra posibilidad.

Pero, como le digo, eso no significa que no se puedan explorar otras vías que, desde luego, existen para tomar en cuenta a efectos de gastos y a efectos de otras circunstancias, que creo que se deberán estudiar, esa situación.

Por lo tanto, no desprecie nuestro régimen fiscal, que usted está ya planteando que no sirve para nada en esta materia. Nosotros creemos que sí, como sirve en otros muchos apartados, tanto del Impuesto de Sociedades para determinadas empresas, como en el Impuesto de las Personas Físicas también para autónomos. Por lo tanto, habrá que buscar una solución también en ese sentido. Por nuestra parte, nada más. Eskerrik asko.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muy bien, muchas gracias, señor Araiz. Ahora, por diez minutos también, tiene la palabra la señora De Simón, del grupo Izquierda-Ezkerra. Cuando usted quiera.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: Muchas gracias, señor Vicepresidente. Egun on, buenos días, señorías. Muy buenos días, señor Ciriza, y buenos días a las personas de su equipo que le acompañan. He de agradecerle su información en relación con la sentencia que es objeto de esta comparecencia. No tengo más que aportar al respecto de lo que ha aportado usted y de lo que han aportado la portavoz y los portavoces que me han precedido en el orden de la palabra.

Respecto a la intervención del señor García. Nosotras, en Izquierda-Ezkerra, en Izquierda Unida tampoco, nunca hemos sido partidarios de peajes en carreteras públicas. Nunca lo hemos sido. En este caso, hemos llegado a un acuerdo con la mayoría de los grupos, sumamos la mayoría de los grupos de este Parlamento, para solucionar una situación excepcional con un problema gravísimo en la Nacional-121-A. No sé, me imagino que usted se habrá paseado por ahí, pasear en coche, más bien habrá caminado en coche por ahí. Habrá podido ver la cantidad de camiones, el tráfico de camiones, tan exagerado que hay en esa zona, los peligros que supone para la población de los alrededores que, por cierto, no son las personas que más usan esa vía.

En todo caso, veremos cuando tengamos la norma adelante, lo decía el señor Araiz, veremos y, desde luego, vigilaremos que se ajuste a la legalidad, como no puede ser de otra manera, y como hacemos siempre.

Lo que sí que me extraña, extrañarme no me extraña, iba a decir me sorprende. Tampoco me sorprende, porque Navarra Suma nos está acostumbrando a discursos y actuaciones de este tipo. Pero no deja de ser extraño que se echen ustedes las manos a la cabeza, porque ahora se va a proceder a establecer un canon, un peaje a los vehículos pesados que, por cierto, son quienes más estropean el firme de las carreteras.

¿Por qué me sorprende? Porque se lo decía también el portavoz de Geroa Bai, porque ustedes son más de rebajar impuestos. No hacen más que lanzar mensajes populistas, que lo que suponen, además va en detrimento de los ingresos en las arcas públicas, y entonces nunca dicen cómo se van a pagar las cosas, cómo se van a financiar.

Luego hay otra cuestión que también me sorprende mucho. Ustedes, que son expertos en generar peajes en la sombra, sistemas paralelos que endeudan a la población para montones de años y que son de ampliación de concesiones de autopistas a empresas privadas, pues que ahora vengan con esta cuestión. Pues esto no se lo cree nadie.

Hay una cuestión que sí que voy a añadir, y ya termino, porque no tengo más que decir, que tiene que ver con el modelo de movilidad, y tiene que ver con ese transporte de mercancías por ferrocarril, que no se avanza absolutamente nada, si ese montón —muy poquito— de mercancías, esas toneladas y toneladas de mercancías que se transportan en camiones por nuestras carreteras, que atraviesan Navarra de norte a sur y de este a oeste, no tienen una alternativa por ferrocarril. Si viésemos esa alternativa, habría menos camiones, habría menos contaminación, menos tráfico en nuestras carreteras, y seguro que habría menos accidentes y mermaría, se disminuiría el peligro. Por lo tanto, perdón, termino agradeciéndole una vez más, señor Ciriza, su exposición —y por esta mascarilla del Parlamento no pasa el aire ni a tiros—. Gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muchas gracias, señora De Simón. Hablaremos con el Presidente, a ver si las mascarillas las mejoramos. Tiene la palabra, señor Consejero.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Gracias, Presidente. Mire, señor García, estamos haciendo todo lo que en buena medida UPN no hizo y dejó en el cajón. Estamos afrontando también todos los problemas que dejaron ustedes sin resolver, todos, todos los problemas que dejaron ustedes sin resolver.

Navarra Suma se ha posicionado hoy 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 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 una vez más, y todas las que haga falta. Ténganlo presente.

Me habla usted de cambios de posicionamiento. Ustedes, que llevaban en su programa electoral el modelo de vía 2+1 para la Nacional 121 ¿ahora reclaman una autovía? ¿Qué coherencia es esa? ¿Qué coherencia es esa, señor García?

Señor García, hablamos de 1.000 millones de euros, ¿dónde están? Se lo digo yo. Ni están ni se les espera, y lo saben ustedes muy bien. Por tanto, ¿el dos más uno es una opción realista y es la opción válida a día de hoy? Por cierto, también, ¿y qué hacemos con los 25 millones de euros que el Estado ha dado a Navarra para las obras del 2+1? Porque son específicamente para el 2+1, como ustedes bien saben. ¿Devolverlos? En fin, ¡menos demagogia!

Ustedes apostaron por los peajes en la sombra, una mochila que pesa muchísimo. Fíjense si pesa que con los aproximadamente 70 millones de euros que destina el Gobierno de Navarra cada año a los peajes en sombra en carreteras, ya hubiéramos podido ejecutar y pagar la conversión de la Nacional 121-A en una vía 2+1.

En fin, señor García, usted es especialista en retorcer la verdad y, sobre todo, lo que es más grave, en retorcer la mentira hasta que parezca verdad. Nosotros todo lo que hacemos es a la luz. Ustedes son los del peaje en la sombra. Peaje que, gracias a ustedes, todos los navarros pagan, circulen o no. Fíjese, ¡qué casualidad! Que todos tienen que pagar circulen o no. Ustedes son los de privatizar los beneficios y socializar las pérdidas. Le pregunto, ¿ustedes tienen intereses espurios y por eso adoptan estas posiciones? Concluyo. Navarra prosigue con su hoja de ruta de implantación de peajes a vehículos pesados. Una propuesta refrendada por una mayoría parlamentaria. Nada más.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muy bien, muchas gracias a usted, señor Consejero. Ahora vamos a pasar a las preguntas, y les anuncio que, el punto cuarto, la pregunta tercera, presentada por el señor García Y referente al desarrollo y potenciación del aeropuerto de Pamplona, el señor Consejero, ha solicitado, imagino que porque considera que no es competente, que se le asigne al Consejero de Desarrollo Económico y Empresarial.

Devolveremos a la Junta de Portavoces para que la reasignen, si así lo consideran. Entonces, tenemos dos puntos.

Pregunta sobre la Comisión de Seguimiento del Plan Director del Ciclo Integral del agua de Uso Urbano 2019-2030, presentada por el Ilmo. Sr. D. Adolfo Araiz Flamarique.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): El punto 2, la primera pregunta, la formula el señor Araiz, del grupo EH Bildu. Cuando usted quiera, señor Araiz. La pregunta es referente a la Comisión de Seguimiento del Plan Director del Ciclo Integral del agua de Uso Urbano, 2019-2030. Cuando usted quiera, señor.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko berriro, lehendakari jauna. Horrela, horriburuz da. Bien, la pregunta que le hacemos en concreto es, teniendo en cuenta que el Gobierno de Navarra, mediante acuerdo de 28 de octubre del año pasado creó esta Comisión de Seguimiento del Plan Director del Ciclo Integral del agua y Uso Urbano 2019-2030, Horizonte 2019-2030, con anterioridad a la adopción de este acuerdo, el 6 de junio, en concreto, del año 2019, la asociación Salvemos el Ega-Ega Bizirik solicitó expresamente a la Consejería formar parte de la misma, para avalar, digamos, su postulación, para no ser una postulación exclusivamente de esta plataforma

se adjuntó un escrito de la que se denomina Plataforma Urbizi, en la que participan distintas asociaciones en defensa de los ríos, además de la propia EGA Bizirik, está también: Arga Vivo; Zaraitzu Ibaia Naturala; Yesa+No, lanak gelditu; y también Ubagua Berpiztu y en este conjunto de asociaciones, de pequeñas asociaciones que trabajan en distintos puntos geográficos de Navarra, en relación con el agua, se solicitaba que, en nombre de esta plataforma conjunta, de esta denominada Plataforma Urbizi, se nombrara un miembro y que ese miembro, en representación de todas ellas, fuera Salvemos el Ega-Ega Bizirik. Por ello, el objeto concreto de la pregunta es ¿por qué la asociación Ega Bizirik no fue designada como miembro de la Comisión de Seguimiento del Plan Director del Ciclo Integral del agua de Uso Urbano, 2019-2030?

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muchas gracias, señor Araiz. Señor Consejero, cuando usted quiera.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Gracias, señor Presidente. Señor Araiz, el Plan Director del Ciclo Integral del agua de Uso Urbano, 2019-2030, aprobado por acuerdo de Gobierno de Navarra, de 8 de mayo del 2019, crea una Comisión de Seguimiento en la que estarán representados el Gobierno de Navarra y sus sociedades públicas; la Federación Navarra de Municipios y Concejos, las comarcas, organismos económicos y profesionales, en especial, asociaciones de empresas o industrias y entidades sociales.

El Gobierno de Navarra, conforme a lo expuesto, nombró representantes de la Sociedad Pública Navarra de Infraestructuras SA, NILSA, de la Federación Navarra de Municipios y Concejos, de la Mancomunidad de la comarca de Pamplona, de la Mancomunidad de Montejurra, de la Junta de Aguas de Tudela, de la Mancomunidad de Mairaga, de la Mancomunidad de Moncayo, de la Mancomunidad de Sakana, de la Mancomunidad de Cascante, de Cintruénigo y Fitero, de la Mancomunidad de Valdizarbe, de la Confederación de Empresarios de Navarra y de la Universidad Pública de Navarra.

El objeto principal de dicha Comisión es colaborar con el Gobierno de Navarra en la elaboración de una memoria anual en la que se recogerán las principales estadísticas y los indicadores de seguimiento, las acciones efectuadas, el grado de ejecución del plan, las dificultades para la puesta en práctica de alguna parte del plan director, las modificaciones o adaptaciones técnicas respecto del plan original de actuaciones, así como las definiciones de los aspectos pendientes de detalle. Por ello, se concluye que las funciones de la Comisión son fundamentalmente técnicas, y por ello los miembros seleccionados representan a entidades, que se ha estimado que mejor pueden colaborar en la llevanza del plan director, en especial, facilitando los datos y estadísticas necesarias.

La Comisión de Seguimiento consta de tres órganos. Un órgano asesor y de participación, el plenario, cuyos miembros son designados por acuerdo de Gobierno; un órgano ejecutivo, que es el Comité de Coordinación; y un órgano de conocimiento y propuestas, que son los grupos de trabajo. Los tres órganos son de importancia vital, y lo que se ha buscado es encuadrar a la organización Salvemos el Ega-Ega Bizirik, en aquel órgano que, conforme a lo dispuesto en los estatutos de la propia asociación, mejor encaja en sus funciones y ámbito territorial de actuación.

El Gobierno de Navarra quiere aprovechar las sinergias que la citada asociación puede aportar, y con tal fin, y dado que la misma tiene entre sus fines la defensa y promoción del río Ega y, en general, de los recursos naturales y ambientales de la zona, se ha propuesto su participación activa en un grupo de trabajo, concretamente, en el Grupo de Trabajo de Medio Ambiente y Cambio Climático. Dado que, tal y como se ha señalado, es el que mejor encaja con su objeto social y ámbito territorial de actuaciones.

Luego, con posterioridad, mediante instancia de fecha 9 de febrero de 2021, Salvemos el Ega-Ega Bizirik ha indicado que no quiere formar parte a través del futuro Grupo de Trabajo de Medio Ambiente y Cambio Climático, sino tener representación directamente en la Comisión de Seguimiento del Plan Director del Ciclo Urbano de agua de Navarra 2019-2030, ya que tienen la pretensión de defender y reclamar el derecho de todas las personas a vivir en medio ambiente de calidad, dicen. La participación en grupos de trabajo abierto a agentes clave e interesados en áreas concretas es de participación voluntaria.

No obstante, si la entidad Salvemos el Ega-Ega Bizirik no desea participar en el Grupo de Trabajo de Medio Ambiente y Cambio Climático de la Comisión de Seguimiento, pero está interesada en estadísticas, indicadores y acciones, ponemos en su conocimiento que la memoria anual se hará pública, y junto con toda la información relativa del plan director, será suministrada a través de un espacio web específico, con total transparencia, dentro de las páginas web del Gobierno de Navarra, tal y como recoge el plan director. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muchas gracias, señor Consejero. Señor Araiz, cuando usted quiera. Tiene tres minutos, treinta segundos.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko. Mire, señor Consejero. Después de oírle, llego a la conclusión de que ustedes están incumpliendo lo que establece el plan. Usted mismo ha dicho quiénes deben de componer, de acuerdo con el plan aprobado en mayo del 2019, esa Comisión de Seguimiento. Lo ha dicho claramente. El Gobierno de Navarra, la Federación Navarra de Municipios y Concejos, las comarcas, los organismos económicos y profesionales y entidades sociales.

Dígame, de todas las entidades que usted ha nombrado, cinco directores generales, ocho representantes de mancomunidades, la Confederación de Empresarios, la Federación Navarra de Municipios, NILSA, en el apartado de entidades sociales, ¿dónde se encuentran recogidos alguno de estos? ¿Quién de estas entidades es una entidad social? No hay nadie. Ustedes, no sabemos por qué razón prefieren que en esta Comisión de Seguimiento no haya una representación de lo que es la participación de la sociedad, porque todo lo demás son los representantes institucionales o representantes, digamos, de carácter económico. Pero no hay nadie, no hay ninguna asociación ecologista, no hay ninguna asociación medioambientalista. No hay ninguna asociación que trabaje en el ámbito del sector, de la defensa del agua y de la situación de los ríos, que pueda denunciar incluso el incumplimiento que se pueda llevar, hipotéticamente se pudiera estar produciendo en torno al cumplimiento del propio plan, de las acciones que estaban previstas y que no pudieran llevarse a cabo, o que se están efectuando incorrectamente.

Parece que ustedes no quieren tener ninguna voz crítica en el plan, en la Comisión de Seguimiento del plan, y remiten en segundo plato, diciendo: «Mire, no queremos que estén ustedes en la Comisión», que es el órgano principal de seguimiento que está establecido en el propio plan y le remiten a un grupo de trabajo. Eso es menospreciar a estas asociaciones, señor Ciriza, y así se han sentido.

Porque ustedes dicen: «No, aunque esté previsto que haya entidades sociales que puedan participar en la Comisión de Seguimiento, no vamos a nombrar a ninguna entidad social y les invitamos a este grupo —que usted mismo ha dicho aquí, claramente, y así se lo notificaron en la comunicación que les hicieron en su momento— a participar». Además, las razones son un tanto, iba a decir, un poco peculiar, voy a utilizar el adjetivo de peculiar. Mire, les dicen: «En vista del interés en participar en labores de observatorio». No, el interés que tiene esta asociación y el conjunto de las asociaciones que pudiera estar representando, va más allá de participar en labores de observatorio, pero mucho más. ¿Es que usted entiende que se implemente la labor de estas asociaciones son funciones de observatorio? Hombre, yo creo que tienen capacidad para muchas más cosas que el mero control o el mero observar lo que pueda estar sucediendo en los ríos de Navarra.

Por lo tanto, yo creo que en este caso concreto han errado, se han olvidado del propio contenido del plan. Desde luego, como le digo, es más, uno de los cometidos de esta Comisión de Seguimiento, es dar el visto bueno, que sea oída la Comisión a la hora de que el Gobierno de Navarra, en la memoria que anualmente vaya a elaborar, en relación, digamos, a estos indicadores.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Señor Araiz.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Termino ya, señor Presidente, porque quiero referirme a que esta memoria dice que se hará pública. A esta información se añadirán otras de interés, como el estado de las masas de agua superficiales, subterráneas, el seguimiento de las extracciones del acuífero de Lóquiz. Fíjese si tiene interés esta asociación, para poder hablar, cuando se presente esa memoria, sobre este tema y el posible efecto sobre el río Ega, etcétera.

Por lo tanto —termino, señor Presidente— ustedes se han olvidado del contenido del plan y han menospreciado la labor de las asociaciones que, como esta, trabajan en la defensa de los ríos. Nada más.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muchas gracias, señor Araiz. Señor Consejero, tiene un minuto. No sé si va a hablar. Cuando usted quiera.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Señor Araiz, el plan director establece una orientación en relación con los miembros que pueden estar representados, sin concretar el número ni el nombre de las entidades que tienen que formar parte. Salvemos el Ega ha sido nombrado para un grupo de trabajo específico, de gran relevancia, en relación con sus fines estatutarios y ámbito de actuaciones.

El Gobierno de Navarra, mediante acuerdo de fecha 28 de octubre de 2020, ha designado de forma motivada a los miembros del plenario de la Comisión de Seguimiento, seleccionando en un número razonable y operativo a las principales entidades relacionadas con el abastecimiento

y el saneamiento de Navarra, con base en criterios técnicos de eficacia y de cohesión territorial. No han podido entrar todas las mancomunidades de aguas, ni casi todos los municipios y concejos competentes. Pero, no obstante, otros órganos de la Comisión de Seguimiento, como son los grupos de trabajo, están abiertos a dichas entidades. Si están interesadas, como ya he citado, para la organización Salvemos el Ega-Ega Bizirik u otros grupos en los que puedan entrar, por ejemplo, ONG que trabajen en abastecimiento o saneamiento. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muchas gracias, señor Consejero, por ceñirse al tiempo también.

Pregunta sobre la puesta en marcha de un Plan de Inversión Urgente en Carreteras, presentada por el Ilmo. Sr. D. Javier García Jiménez.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Ahora, para la segunda pregunta, el señor García, de Navarra Suma, para preguntar por el Plan de Inversión Urgente en Carreteras. Cuando usted quiera, cinco minutos.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidente. Fíjese si soy retorcido, señor Ciriza, que voy a coger sus palabras para ver si en esta ocasión retuerzo lo que usted planteaba y lo que usted prometió en su primera intervención.

Me gustaría saber si va a haber un Plan de Inversión Urgente en Carreteras, tal y como usted dijo, planteó en su primera comparecencia. Luego, previamente, ya que usted ha hecho mención a la autovía del camino, recordarle que el 4 de octubre, inaugurada la vía del 2002, el Partido Socialista apoyaba dicho proyecto, y como también lo hizo con otras autovías que se han financiado, en este caso, con el peaje en sombra.

Hoy ustedes también han cambiado. Respeto, como no puede ser, ese cambio. Pero bueno, yo creo que también hay que evitar retorcer, sino hay que reconocer lo que usted decía. Vaya usted a la prensa, sus compañeros del Partido Socialista, encima sale la foto de la anterior portavoz, verá lo que decía, como digo, de la construcción de esa autovía. Yo creo que no voy a retorcer, sino ofrecer a todos lo que usted opinaba.

Por lo tanto, me gustaría saber si va a haber un Plan de Inversión Urgente, tal y como usted, sin retorcer, señor Ciriza, prometió en este Parlamento.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muchas gracias, señor García. Señor Consejero, cuando usted quiera.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Gracias de nuevo, señor Presidente. Señor García, para este Gobierno, invertir en la mejora de nuestra red de carreteras es invertir en un servicio público indispensable para el desarrollo equilibrado y sostenible de Navarra. Se trata de una prioridad de primer orden, y así se vienen reflejando con hechos. Inmersos en plena pandemia, ¿le parece poca inversión los más de 50 millones de euros de obra nueva que tiene previsto ejecutar este año?

Se trata de la mayor inversión en nuevas infraestructuras viarias desde 2010. En cuanto a conservación de la red viaria, otros 47 millones de euros en 2021; 3,5 millones de euros más con

respecto al presupuesto inicial de 2020. La tendencia, señor García, es claramente al alza. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muchas gracias a usted, señor Consejero. Por tres minutos, treinta y un segundos, cuando usted quiera, señor García.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidente. No es que me parezca a mí suficiente o no. Es que yo le he hecho una pregunta y usted no me ha respondido. Yo le planteo es que, si usted, tal y como dijo en su primera intervención en esta Cámara, va a poner en marcha de manera paralela a la inversión en carreteras, un plan de inversión urgente, valorado en 90 millones de euros a seis años. Esas fueron sus palabras, sin retorcer absolutamente nada, señor Ciriza. Eso es lo que usted dijo.

Decía también que está usted haciendo lo que UPN no hizo. Yo le voy a recordar otra vez en nombre del Consejero que paralizó el Tercer Plan de Carreteras, Anai Astiz, del Partido Socialista Obrero Español, gobernaba junto con UPN, en la anterior, en aquella legislatura, en la que, como digo, se paralizó la inversión en carreteras, señor Ciriza. La hemeroteca tampoco miente, y tampoco se trata, como digo, de tergiversar o de retorcer absolutamente nada, más allá de lo que a usted no le gusta reconocer.

Como tampoco veo que le gusta que este grupo traiga a este Parlamento tantas propuestas como así lo considere. Entiendo que igual a usted no le gusta que dejemos entrever las incoherencias del Partido Socialista, en esta materia, y también de otros grupos. Pero lo seguiremos haciendo. Es más, su crítica a nuestra acción es lo que nos da alas para continuar, porque entendemos que, evidentemente, eso es lo bueno, y que estamos dejando ver, como digo, lo que usted está haciendo mal.

El Plan de Inversión de Carreteras, espero que usted me diga sí o no. Otra vez vuelve usted a tener la oportunidad para: «Nos equivocamos, no vamos a hacer un Plan de Inversión Urgente, porque consideramos que ahora no es necesario, porque nuestro plan ahora es de inversión a través de los peajes». Es un Plan de Inversión que, evidentemente, nosotros no compartimos, ya lo sabe usted bien, pero que bueno, puede usted ponerlo en práctica, si así lo considera.

Me hablaba también, o me ha hablado en reiteradas ocasiones, pues hoy no lo ha hecho, y es raro, de la NA-6900, de la NA-134 y de multitud de carreteras que, evidentemente, se han quedado ahí. Se han quedado por falta de financiación. También justo estas dos carreteras son las que defendía, una presentaba el anterior Consejero, Anai Astiz, Consejero del Partido Socialista, que presentaba el proyecto y anunciaba su ejecución inmediata, se paralizó o lo paralizó el Partido Socialista, porque no había inversión, y la NA-134 fue una petición, o ha sido una petición reiterada del Partido Socialista. Ahora parece ser que no lo ve tan prioritario como lo veía en la legislatura pasada. Yo dejo caer que ha habido un cambio de Gobierno. No sé si algo tendrá que ver en este caso.

Por lo tanto, señor Ciriza, plan de inversión urgente, tal y como usted prometió, ¿sí o no? ¿O me va a volver a decir lo mismo? Porque, como digo, a usted, mira que se lo pongo fácil. Se lo estoy poniendo muy fácil. Sí o no, básicamente, eso es lo que le pido. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muy bien, muchas gracias a usted, señor García. Señor Consejero, tiene cuatro minutos, trece segundos. Cuando usted quiera.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Gracias, Presidente. Cada vez que le escucho, señor García, no deja de asombrarme. Le oigo hablar de un Plan de Inversión Urgente en Carreteras, y a mí, siempre que me dice usted eso, lo que me viene a la mente es el último plan que ustedes aprobaron en esta materia, el Tercer Plan Director de Carreteras y su elevado grado de inejecuciones. Se lo recuerdo, que a veces parece que se le olvida, un 92 por ciento de inejecuciones.

Lanzar un plan con 225 actuaciones, de las que únicamente se ejecutaron 20 durante el periodo de vigencia del plan. El papel lo soporta todo, pero eso no es el problema y, mucho menos, la solución. Por el contrario, ¿sabe usted cuántas obras va a iniciar el Gobierno de Navarra este año? Se lo recuerdo. Ya se lo he dicho antes, pero se lo recuerdo otra vez, 25. Es decir, en ocho años se ejecutaron 20 obras, y este Gobierno solo este año inicia 25 obras. N-121-A, carretera de Caparroso, Rada-Nélida; carretera Cortes, límite de Aragón; variante de Irurzun; nudo semafórico de Zizur Mayor; ronda TA-30, en Ugarte; rotondas de la variante de Allo; puente de Cascante; puente de Andelos; puente de Tudela; rotonda de San Adrián; rotonda de Cárcar, etcétera.

Se trabaja, como saben, en la elaboración del Cuarto Plan Director de Carreteras. De verdad, señor García, frente a sus palabras vacías y huecas, este departamento le contesta siempre con hechos.

Se ha referido usted a mi compañero Anai Astiz, el Consejero al que usted se refiere era Anai Astiz. Ese Consejero tenía una Presidenta que usted no nombra y hace como que no estaba. Ese Consejero tenía una Presidenta. ¿No era por un casual, Yolanda Barcina? Así que, ¿quién paralizó el tercer plan, señor García? ¿Quién paralizó el tercer plan? ¿Quién mandaba ahí? Señor García, por favor, deje ya la demagogia, no nos lleva a nadie a ninguna parte y a usted, menos. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muy bien, muchas gracias, señor Consejero. Una vez finalizadas las preguntas, sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Pregunta sobre el desarrollo y potenciación del aeropuerto de Pamplona-Noáin, presentada por el Ilmo. Sr. D. Javier García Jiménez.

(ESTE PUNTO DEL ORDEN DEL DÍA HA SIDO APLAZADO).

(Se levanta la sesión a las 13 horas y 31 minutos).