



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

X Legislatura

Pamplona, 28 de septiembre de 2021

NÚM. 31

TRANSCRIPCIÓN LITERAL

COMISIÓN DE COHESIÓN TERRITORIAL

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

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 28 DE SEPTIEMBRE DE 2021

ORDEN DEL DÍA

- Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a licitar en esta legislatura la nueva concesión del servicio de transporte público de Leiza, presentada por el GP EH Bildu Nafarroa.
- Comparecencia, a petición propia, del Consejero de Cohesión Territorial para informar sobre «Rendición de Cuentas, Balance de actuación a mitad de legislatura y retos futuros».

(Comisión transcrita por la UTE Naturalvox-MondragonLingua)

(Comienza la sesión a las 10 horas y 3 minutos).

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a licitar en esta legislatura la nueva concesión del servicio de transporte público de Leitza, presentada por el GP EH Bildu Nafarroa.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Buenos días a todos y a todas. Vamos a iniciar la Comisión de Cohesión Territorial. Quiero darles la bienvenida porque es la primera Comisión que vamos a celebrar en este periodo de sesiones en las que estamos todos ya presentes. En este caso, vamos a iniciar este primer punto del orden del día, hay dos, luego tenemos otro a las doce y cuarto, con un: Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a licitar en esta legislatura la nueva concesión del servicio de transportes públicos de Leitza, presentada por el Grupo Parlamentario EH Bildu. Le damos la palabra por quince minutos al señor Araiz, cuando quiera.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari andrea. Espero dut hamabost minutuz ez erabiltzea eta nik uste dut gaia esaguna denez, seguru nago askoz motzago izango den nire interbentzioa.

En la propia exposición de motivos de la moción explicamos cuáles son, un poco, las razones que nos han llevado a presentar esta moción, teniendo en cuenta la situación concreta que se ha dado en el municipio de Leitza. Tuvimos conocimiento de esa situación el pasado 29 de junio en la que compareció en este Parlamento una representación del Ayuntamiento. En la que nos expusieron y tuvimos oportunidad de conocer las carencias, los problemas, las situaciones un tanto kafkianas que se daban a la hora de prestar este servicio. Vimos también cómo el propio municipio estaba absolutamente sensibilizado y movilizado en torno a este tema.

Creo que del tema de Leitza hay poco que hablar, pero yo creo que hay que mencionar que precisamente a solicitud del Ayuntamiento de Leitza, y gracias también, en este caso, a la población y a la movilización popular, hay que reconocer que el Departamento de Cohesión Territorial fue sensible a esta situación.

Desde el pasado 2 de agosto, tal como también reflejamos en esta misma exposición de motivos, las dos empresas que estaban prestando este servicio están autorizadas a hacerlo de forma conjunta. Esto ha permitido aumentar el número de servicios durante la semana, de lunes a sábado, así como recuperar la prestación de este servicio en domingos y festivos que había sido anulada y no se venía prestando desde hacía mucho tiempo. Por lo tanto, como digo, creemos que es un factor importante a destacar.

Pero, no obstante, el propio alcalde en su momento también hizo referencia a esta situación. Esto no soluciona de forma permanente, ni de forma estable, ni definitiva el problema. Ya son muchos años desde que en esta línea en concreto caducó la concesión, como ha sucedido en todo Navarra. Ya sabemos que, en estos momentos, prácticamente todas menos dos que han sido renovadas, en concreto la línea Pamplona-Soria y la que realiza los trayectos hasta Tafalla, están en situación de prórroga de la concesión, de situación de enriquecimiento injusto.

Luego tendremos la oportunidad de valorar con el Consejero los dos años y lo que se ha hecho durante estos dos años en este tema, en concreto el PITNA. Pero creemos que hay que darle una solución al tema de Leitza ya definitiva.

Ha habido muchas reuniones, la última la licitamos aquí nada más y nada menos que el 16 de marzo del 2018, en la que se convocó a la comarca para explicar cómo se iba a plantear la nueva concesión, las necesidades, se hizo un proceso participativo, pero, desde entonces, el tema no ha tenido más trascendencia en la comarca. Desde luego, como digo, en otras cosas, también de Navarra, esta situación, del servicio de transporte público no está respondiendo a las necesidades de la ciudadanía en las zonas rurales.

Lo que planteamos en esta propuesta de resolución son dos cuestiones, una centrada o dirigida a la situación particular de la comarca de Leitza. En concreto lo que proponemos es que, por un lado, se ha de valorar el avance que se ha producido. Es decir, es innegable la mejora en la situación que estaba padeciendo hasta el mes de agosto, pero valorándola en el sentido de que es una solución transitoria. Lo que se insta al Gobierno de Navarra es a dar una solución definitiva y estructural, licitando ya la nueva concesión del servicio antes de que finalice la actual legislatura.

Estamos hablando nuevamente de un periodo bastante amplio, no es un plazo de tres meses. Creemos que hay tiempo más que suficiente por el avance y por el estado en que se encontraba todo el proceso de renovación de esta concesión. Por lo tanto, hacemos ese doble planteamiento de valorar la solución transitoria e instar al Gobierno de Navarra a que se saque definitivamente la licitación.

Con carácter general, en el segundo punto, lo que hacemos es instar también al Gobierno de Navarra a que, conjuntamente con las entidades locales realicen, de forma integral, aborden ya esta cuestión, para conocer y para responder a las necesidades de la ciudadanía en relación con el transporte público interurbano, todo lo que son las zonas rurales y en las comarcas de Navarra, renovado las concesiones del servicio a la mayor brevedad.

Somos conscientes de que no es la misma situación en todas y cada una de las líneas y de las concesiones, pero, desde la comparecencia hace prácticamente casi dos años, porque fue al principio de la legislatura del Consejero en el que nos expuso la situación de cada una de las concesiones, la situación administrativa en que se encontraba el proceso de renovación. Creemos que ha llovido mucho, entre medio ha estado la pandemia, pero ha llovido mucho y, desde luego, habría que proceder a la mayor brevedad a esa renovación, porque en algunos sitios, y especialmente por ejemplo en la comarca de los Pirineos, no pinta nada bien lo que es la prestación de este servicio, la prórroga que se están manteniendo.

Por lo tanto, lo que solicitamos a los grupos parlamentarios es el voto favorable a estas dos propuestas de resolución. Sobre todo, a instar al Gobierno Navarra, yo creo que es lo que se pretende es un nuevo toque de atención, para que esta situación no quede definitivamente en el olvido y que se acelere la renovación de todas estas concesiones que, como digo, llevan muchos años ya caducadas. Algunos databan de hace muchos años y la situación ha cambiado mucho y es necesaria también esta renovación. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdalena Alegría): Muchas gracias, señor Araiz. Expuestos los motivos de la moción, vamos a ver las posiciones de los partidos políticos. ¿A favor? Todos, ¿verdad? Entonces iniciamos por participación, Grupo Parlamentario Navarra Suma, señor García, dispone usted de diez minutos.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. En primer lugar, quiero decir que efectivamente vamos a votar a favor, porque tanto en la comparecencia de los representantes del Ayuntamiento de Leitza, ya planteábamos que nosotros sí que estábamos a favor y que efectivamente había un retraso importante en la concesión de esta línea. Además, es de las últimas dentro del cupo, las que se están licitando la que más retraso lleva. Así se puede verificar también en las diferentes informaciones que se nos pasan desde el propio departamento.

Quiero compartir plenamente los dos puntos, como ya les planteábamos también en la propia comparecencia del pasado 29 de junio. Sí que es cierto que hay dos cuestiones que me parece que son importantes más que de la propia moción, sino de los propios trámites.

En reiteradas ocasiones, el señor Araiz critica a este grupo parlamentario por hacer un uso partidista. Voy a leer literal lo que dice el señor Araiz siempre y cuando nosotros planteamos una sesión de trabajo de un alcalde que viene a plantear cuáles son las diferentes inquietudes que tiene su municipio y posteriormente presentamos una moción. La verdad es que me pareció curioso el hecho de ver al señor Araiz usa el mismo trámite que hace este grupo parlamentario. Entiendo que su crítica va más allá, que es por falta de argumentos ante su posición en otras ocasiones, deja entrever que, efectivamente, es un recurso legal en este caso y que efectivamente es algo que hacemos todos los parlamentarios.

Por lo tanto, sí que me gustaría, como digo, en cierta medida plantearlo para que en posteriores ocasiones, que evidentemente las habrá, no sea críticas a este grupo las formas, porque, como digo, ustedes hacen las propias.

Sí que es cierto también que en la solicitud de información que planteamos al departamento con respecto a esta cuestión, como digo, es de las más retrasadas, según parece ser, según los procesos de licitación que van que van sacando. Es cierto que es de las concesiones caducas, que están caducadas con mucho más tiempo y que más quejas tienen, ya no solo del propio Ayuntamiento, sino que más quejas ha recibido por parte de la sociedad.

Por lo tanto, yo creo que así, este puede ser un buen punto de partida para, en cierta medida, instar al propio departamento a que agilice los trámites, sabiendo que, evidentemente, requiere de unos trámites. Son lentos algunos de ellos, pero prestar más agilidad a este caso que, como digo, sí que entendemos la crítica.

Sí que me parece importante resaltar que no debemos caer en los errores que se han cometido en licitaciones que se han puesto y que se han llevado a cabo, a lo cual hacía referencia el señor Araiz. Que más allá de, en cierta medida, podemos decir que alguna línea sí que ha incrementado el número de viajes, pero nos ha adecuado a la necesidad real que tiene la ciudadanía. Porque se han desvirtuado totalmente los horarios y no se ajusta a las necesidades que pueda tener la sociedad con respecto al acceso de la Administración o acceso a médicos.

Porque, como digo, se han desvirtuado totalmente los horarios que, con anterioridad, sí que es cierto que eran menores, pero se podían ajustar a los horarios que lleva la Administración. Por lo tanto, hay que acompañar, en su caso, horarios de transporte de la ciudadanía, de transporte de viajeros, también a las modificaciones que se tengan que hacer a nivel administrativo. Sí es que hay en su caso. Por lo tanto, me parece importante que, de cara a la licitación, a las licitaciones pendientes que se van llevando a cabo, no por mucho acaparar, lo que se debe hacer es reducir en calidad, que, como digo, existe y también hay quejas y existen quejas, en este caso, por parte del departamento de lo que son los horarios.

La propia moción también hace referencia a la solución que se ha puesto desde el 2 de agosto, que es lo que pedía también en el propio Ayuntamiento, que era que dos empresas que circulaban por Leitza y por el entorno, que hacían concesiones totalmente diferentes, pudieran, para incrementar en dos horarios, la posibilidad de acceder, en este caso, a Pamplona. Se hace, se pone en marcha el 2 de agosto, pero evidentemente no es la solución definitiva, sino que, como digo, se debe trabajar en una solución definitiva.

Más allá de trabajar de manera particular. Como digo, en esta concesión, lo que se debía hacer es agilizar los trámites en esta cuestión. Porque ya son prácticamente siete años desde que se dejó de gobernar en 2015, las últimas elecciones UPN, y vemos que hoy seguramente algunos hablarán de aquel 2015. El 2015 pasó hace siete años y ha habido tiempo suficiente para licitar, no el cien por cien de las concesiones que estaban pendientes de renovar, pero sí más de un 50 por ciento.

Porque el proceso, los tiempos, como digo, han sido los suficientes para sacar adelante un trabajo que ya se debía haber hecho, se debía haber iniciado en la legislatura pasada y que no se hizo en este caso prácticamente nada.

No es algo que diga este parlamentario, sino fue la valoración inicial hace dos años, prácticamente 30 de octubre de 2019, la primera valoración que hacía el Consejero sobre este respecto. Por lo tanto, instar al departamento a que agilice los trámites ya no solo de esta línea en particular, sino de todas aquellas que están pendientes de renovar, porque se lleva un importante retraso en esta cuestión. Sin más, apoyaremos porque compartimos plenamente la moción. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor García. Continuaremos con el turno de las intervenciones. Ahora le toca al Grupo Parlamentario Partido Socialista. Señor Aguirre, dispone de diez minutos.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Buenos días. Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días, señorías. Como bien dice la moción, el pasado 29 de junio tuvimos una sesión de trabajo aquí con representantes del Ayuntamiento de Leitza para exponer las necesidades que tenían respecto a este problema de la licitación de la línea y de cómo se había llevado también durante la pandemia la situación del transporte interurbano en esta comarca.

En aquella Comisión ya reconocimos que esta pandemia de la covid que ha atravesado, si podemos decir en algún sector también como en el del transporte, la reducción de la movilidad

provocó problemas en esta situación, pero, aun así, el Gobierno de Navarra garantizó servicio de ida y vuelta en todos los municipios, a pesar de las restricciones de movilidad.

Pero, no es menos cierto, y en aquella ocasión también lo hicimos, reconocimos que hubo problemas, por ejemplo, cuando se levantó el estado de alarma en la recuperación del servicio de transporte de esta comarca para volver al cien por cien de los mismos. En aquella ocasión se reconoció ese error, pero también es verdad que los representantes del Ayuntamiento ya establecieron, ya indicaron también que habían estado trabajando con el departamento para ir recuperando esa situación.

La situación de las concesiones del transporte interurbano es un problema estructural, y el Gobierno de Navarra ha ido poniendo orden en algunas de ellas, como decía el señor Araiz, en el caso de Tafalla, de Sangüesa, de la línea de Soria, perdón.

Por lo tanto, poco a poco se va recuperando esa situación, que la situación de enriquecimiento injusto, las líneas caducadas no vienen desde 2015, sino que vienen de años anteriores. El representante del Ayuntamiento de Leitza ya enmarcó también que hacía muchísimos años que tenían este problema y que, por lo tanto, ya era momento de dar solución a la situación que estaban viviendo.

La moción que hoy el señor Araiz nos trae a esta Comisión tiene dos puntos. Uno, darle una solución definitiva y estructural a la licitación de la línea de Leitza y, un segundo punto, que sería un abordaje integral para conocer las necesidades de todas las zonas de Navarra.

Nosotros vamos a pedir si es posible la votación por puntos, porque votaremos a favor del primer punto y nos abstendremos en el segundo, ya lo anuncio desde ahora. Por eso intervenimos en el turno a favor, porque creemos, así lo entendemos nosotros, que hay una difícil correlación entre los dos puntos, por decirlo de alguna forma, para que se me entienda, ahora entraré a explicarlo.

El primer punto, la solución definitiva de la línea de Leitza, compartimos lo que se plantean en la moción y lo vamos a apoyar sin ninguna duda, porque, como decíamos, creemos que hay un problema que viene de hace mucho tiempo y que, a pesar de que el Gobierno de Navarra viene trabajando, hay que darle una solución definitiva y que sea lo antes posible. Es verdad, como decía el señor García, que se van licitando las líneas en función del orden que tiene el departamento, en función de la situación que han ido adoptando, pero que es verdad que antes de que finalice esta legislatura entendemos que tiene que estar resuelto este problema. A pesar de ello, se han ido adoptando medidas que van en busca de la mejora del servicio para la ciudadanía a la que afecta.

Por lo tanto, como digo, sin ningún tipo de dudas apoyaré este punto. Si se me permite la anécdota, encima si se ponen en valor las acciones que tiene que llevar a cabo el Gobierno Navarra, más todavía para que nosotras estemos de acuerdo con este punto.

En cuanto al segundo, que ya ha anunciado que nos abstendremos si es posible la votación por puntos, creemos que hay una incompatibilidad entre ambos. ¿Por qué digo que hay una incompatibilidad? Porque creemos que no es compatible buscar una solución definitiva y estructural en el primer punto, licitando ya, lo antes posible.

Por otro lado, pedir un estudio para que se haga un abordaje integral para conocer y responder a necesidades de la ciudadanía renovado las concesiones de servicio a la mayor brevedad cuando, si se quiere hacer ese estudio, si se quiere hacer ese análisis, vemos ahí que la mayor brevedad no va a ser compatible lo uno con lo otro. Por tanto, dar ya una respuesta y hacer un análisis, para nosotros se podría decir, como solemos utilizar en este Parlamento, sorber y soplar no es factible al mismo tiempo.

Para los socialistas, el transporte interurbano es una herramienta que genera cohesión social y cohesión territorial. La movilidad permite acercar servicios a las personas que viven en las diferentes zonas de nuestra Comunidad. A pesar de ser un problema que viene desde 2012 y que ya sabíamos cómo estaba la situación, a pesar de que ha habido tiempo para hacerlo, hemos llegado a este punto en esta situación y que evidentemente habrá que ir dando respuestas a los problemas existentes.

Estamos contentos porque el Gobierno de Navarra trabaja para que Navarra cuente con transporte público decente para toda la ciudadanía y ese es el objetivo que debemos marcarnos en cuanto a esta situación. Como digo, quiero reiterar la petición de votación por puntos si es posible. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdalena Alegría): Muchas gracias, señor Aguirre, por sus palabras. Continuamos con el turno del Grupo Parlamentario Geroa Bai. Señor Asiain, dispone usted de diez minutos.

SR. ASIAIN TORRES: Eskerrik asko, lehendakari andrea, egun on guztioi. Era previsible, era completamente esperable que el señor García aludiera a la legislatura anterior. Pero tengo que confesarle que la señora Barcos, cuando en 2015 la señora Barcos aquí presente con nosotros hoy en esta Comisión, cuando en el 2015 llegó a la sede del Gobierno de Navarra en Carlos III, se encontró con un hospital y una morgue.

En el hospital había una UCI con muchísimos enfermos en situación agónica. Afortunadamente, se logró sacar a todos ellos de esa UCI, a muchos mandarlos a planta y a otros mandarlos a su casa. Los cadáveres putrefactos que yacían en la morgue, se les enterró con la mayor dignidad posible. Esa fue la situación que se encontró en 2015 el Gobierno de la legislatura anterior.

Entre esos enfermos que se encontraban en la UCI, estaba precisamente el PITNA, el Plan Integral de Viajeros de Navarra, que, como comentamos en la sesión de trabajo, precisamente con los representantes del Ayuntamiento de Leizta, no era un problema que les afectaba exclusivamente ni mucho menos a ellos, sino que era extrapolable al conjunto de la Comunidad. Había, efectivamente, como se ha comentado ya por mis predecesores en el turno de la palabra, había ya un montón, prácticamente la totalidad de las concesiones vencidas.

Fue precisamente en esa legislatura, en la del 2015, cuando se empezó a dibujar, a diseñar un nuevo mapa, para acometer nuevamente esas concesiones. Un nuevo mapa con una distribución comarcal, radial hacia las comarcas y hacia Pamplona. En ese dibujo, en ese diseño, para diseñar ese dibujo, ese diseño, se hicieron diferentes procesos de participación pública en los que participaron diversos agentes sociales y diferentes colectivos relacionados con el transporte y Ayuntamiento, con el propósito de recabar la máxima información posible para que

esas nuevas concesiones satisficieran las necesidades de una sociedad. Porque lo que se buscaba era dar soluciones a problemas concretos, locales, como es el que se nos expuso en este caso por los representantes del Ayuntamiento de Leitza.

Una solución global desde un punto de vista social. Ahí sí que coincido con usted, señor García, porque ha comentado que, efectivamente, ese transporte debe satisfacer necesidades como las relacionadas con temas sanitarios, educativos o laborales. Efectivamente, esas concesiones estaban vencidas, no solamente vencidas, sino que también son caducas. Porque la sociedad va cambiando rápidamente. Vivimos en una sociedad que se transforma con mucha rapidez.

Esas concesiones no respondían ya a determinadas demandas, como a las personas con movilidad reducida o a las respuestas que había dado el cambio climático que estamos viviendo. Con lo cual, entendemos que para dar respuesta a esas nuevas necesidades hay que buscar nuevas soluciones. Eso es lo que se pretendía precisamente con ese nuevo dibujo, con ese nuevo diseño, con esas aportaciones de sus agentes participantes en ese proceso de participación pública.

Efectivamente, se ha comentado también que la pandemia había ralentizado todo el proceso. Pero efectivamente hay que dar una solución a la demanda de esas 1.600 firmas que se recogieron en una localidad de poco más de 2.600 habitantes, con lo cual, efectivamente había que darle una salida a una respuesta a esas peticiones.

No obstante, tenemos que recordar, como se ha dicho ya anteriormente, que después de esa sesión de trabajo se ha ido a una solución efectivamente provisional, pero permitió duplicar las líneas existentes hasta ese momento y en cierta manera está satisfaciendo las necesidades de esa zona.

Asimismo, hay que recordar que ya en noviembre de 2019 también se puso en funcionamiento la nueva concesión, se ha comentado ya, Pamplona-Soria. En junio de este mismo año se licitó la concesión Pamplona-Tudela-Zaragoza. Se comenta que, en breve, antes de fin de año, estará la nueva concesión de Pamplona-Tafalla.

Efectivamente, como insistía en el primer punto, la exposición de motivos también sería una solución provisional, hay que darle una satisfacción definitiva. En ese sentido, comentaré que daremos nuestro voto positivo a ese primer punto si efectivamente el señor Araiz accede, como ha pedido el señor Aguirre, a la votación por puntos. Porque entendemos que hay que darle una salida definitiva, pero no solamente tal y como se pide en ese primer punto a la problemática de Leitza o a Leitzaldea, sino al conjunto de la Comunidad Foral. Nos sorprende por eso que solamente en ese primer punto se hable de esa zona, más allá de que en el segundo punto, efectivamente, se plantee el abordaje de una solución.

Un abordaje integral para conocer y responder a las necesidades de la ciudadanía en relación con el transporte público interurbano en las diferentes zonas rurales y comarcas de Navarra renovado las concesiones del servicio en la mayor brevedad. Se nos hace también en cierta manera incompatible ese abordaje integral y a la vez, pedir, digamos, urgencia. Nos recuerda un poco de aquello de «no corras que tengo prisa».

Efectivamente, hay que abordarlo, hay que darle una solución integral, pero, desde luego, contando precisamente con la participación de todos los sectores afectados. Eso requiere efectivamente, tiempo.

Compartimos la inquietud manifestada en la exposición de motivos respecto de la importancia del transporte público como un servicio básico y la aficción que tiene en temas como el de la despoblación. Porque lo hemos dicho en muchas ocasiones, unas buenas comunicaciones, transporte por carretera, como el caso que nos ocupa por tren o banda ancha, comunicación en general, una base industrial mínima creadora de empleo junto a la vivienda y servicios sociales, educativos y médicos, son fundamentales precisamente en la lucha contra la despoblación.

Pero lo son en Leitzaldea, a través del transporte, y lo son también en Lizarraldea, aunque Bildu hace poquito no mostrara esa misma sensibilidad ante la petición de una instalación eléctrica que supusiera el mantenimiento de los polígonos industriales de la zona para luchar precisamente contra la despoblación, entre otros motivos, de esas zonas. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias señor Asiain. Terminamos el turno de intervenciones con el grupo parlamentario Podemos. Señora Aznárez, dispone de diez minutos, cuando quiera.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Muchas gracias y buenos días, señora Presidenta, Letrada, y compañeras y compañeros de Comisión. Desde Podemos Ahal Dugu también le pedimos al señor Araiz Flamarique que nos deje de hacer una votación por puntos. También me voy a explicar.

Llevamos muchos años ya con el problema del transporte interurbano en Leitza. En 2015 ya nos comprometimos a darle una vuelta y seguimos en el 2022 casi prácticamente y aún no se ha finalizado esa contratación del nuevo servicio. Creo que este punto recoge justamente lo que hace pocos días escuchábamos de la asamblea que se hizo en Leitza, que decían que el transporte público es un servicio básico que incide en la despoblación del medio rural, en las dificultades de acceso a los servicios públicos básicos, en el acceso al trabajo o a la formación, universidades, colegios, etcétera. Impulsa modelos y hábitos de movilidad nocivos para el medio ambiente, genera colapsos en la capital, provoca que el servicio actual sea deficitario... Todo esto lo recogían en la asamblea que se hizo en la propia localidad, en Leitza.

Por lo tanto, incide directamente en este primer punto que nos propone que votaríamos a favor para que cuanto antes el Gobierno Navarra licite esa nueva concesión del servicio. Usted dice que antes de que finalice la actual legislatura, ojalá cumplamos con el compromiso.

En el segundo punto también nos abstendríamos y coincido con lo que han dicho tanto el portavoz del Partido Socialista, como el portavoz de Geroa Bai. Porque desde Podemos Ahal Dugu también vemos esa dificultad para realizar, como dice en su propuesta de resolución, un abordaje integral con las entidades locales. Al mismo tiempo y a la vez, nos está proponiendo usted renovar las concesiones del servicio a la mayor brevedad posible.

Hacer unos estudios en profundidad conjuntamente con las entidades locales e implementar a la mayor brevedad las concesiones al servicio, nos parece un poco dificultoso para un departamento.

Pero esto también yo creo que enmarca, señor Araiz Flamarique, en ese Plan Director de Movilidad Sostenible de Navarra que tenemos que cumplir en el 2030. Fíjense en 2030 todo lo que tenemos que ir cumpliendo para abordar los compromisos con los que el Parlamento de Navarra, el Gobierno de Navarra, se ha comprometido.

En ese Plan de Movilidad Sostenible de Navarra, nos indica que tenemos que seguir avanzando hacia esa consecución de un modelo de Movilidad Sostenible y, ¿cómo? Nos lo va indicando, fomentando políticas que reduzcan el impacto ambiental, colaboren en la lucha contra el cambio climático mediante un menor uso del coche, utilización más eficiente de los vehículos y el uso de combustibles menos contaminantes a la vez, promocionando el transporte público en autobús para las mayores distancias y los desplazamientos a pie o en bicicleta para las distancias más cortas, con especial atención a los problemas de los grandes centros de atracción y, además, favoreciendo, cómo no, la accesibilidad. También ese Plan de Movilidad Nos insiste en que tenemos que seguir realizando ese esfuerzo para hacer de la diversidad competencial una fortaleza creando marcos estables de cooperación institucional.

Aquí, por eso decía que el punto 2 coincide en gran parte con este Plan Director de Movilidad, porque también insiste este plan en establecer cooperación institucional y foros permanentes de coordinación de las políticas de movilidad en infraestructuras y en el territorio.

Por tanto, tenemos el marco, tenemos el Horizonte 2030. Termino nuevamente subrayando si nos permite la votación por puntos, al punto 1 baiezko botoa emango diogu, bigarrenari abstentzia eta mila esker, Araiz Flamarique jauna.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señora Aznárez. Es el turno de réplica el señor Araiz, cuando quiera.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari andrea. Quiero agradecer a los grupos parlamentarios el voto a un punto o a los dos puntos de la moción. Entiendo que ha habido posiciones comunes en lo que es a la necesidad de abordar una solución definitiva, no solo para la situación de Leitzaldeia, sino también para el conjunto de Navarra. Eso yo creo que es lo más positivo y una reafirmación y un posicionamiento político en torno a ese tema.

Creo que coincidimos. Lo ha dicho el portavoz de Navarra Suma, que más allá de Leitzza hay otras necesidades y, en este punto, como digo, hemos coincidido todos los grupos parlamentarios. Si bien se ha pedido la votación por puntos, no tenemos ningún inconveniente, pero, en todo caso, no entiendo muy bien cuál es la incompatibilidad que se plantea. Salvo que efectivamente, igual la redacción del segundo punto no es la más afortunada, pero, desde luego, lo que planteamos es no solo la situación de Leitzza, que es el primer punto, sino el resto, y el resto es el segundo punto.

Por lo tanto, incluso, además, identificamos momentos temporales distintos en la mayor brevedad y antes de finalizar la legislatura. En la mayor brevedad, le da al Gobierno una flexibilidad que, en fin, creo que es bastante generosa.

¿No se plantea, por lo menos, no era el objeto o la intención de nuestro grupo parlamentario el segundo punto, plantear la necesidad de un estudio de las necesidades? Si eso está ya hecho, si

eso está en marcha. Si los procesos en cada una de las concesiones tienen ritmos diferentes, pero, digamos, el enfoque es común para todas ellas, para todas las necesidades.

Entonces, ya digo, igual la redacción puede que no sea la más afortunada, pero, desde luego, lo que planteamos es que, además de la situación de Leitza, no se olvide el resto y se siga abordando el resto de necesidades y de problemáticas en cada una de las concesiones y en cada una de las comarcas, haciendo especial, porque en la mayoría son ya así, referencia a las zonas rurales.

Es decir, lo que queda en estos momentos, fundamentalmente, eliminado el transporte urbano comarcal de Iruña Herria, lo que queda, ya no son más que en algunas cuestiones que son muy importantes para cada una de las comarcas, pero ese era el objetivo de la Moción. No sé, como digo, si los grupos parlamentarios que están en el Gobierno han entendido de otra cosa o tienen otra intención. Es decir, no meterle prisa al Gobierno, no hacer que el Gobierno en estos momentos de una solución a esa mayor brevedad. Por lo tanto, entiendo que la moción se va a aprobar y, sobre todo, entiendo que hay una, digamos, una posición unánime en torno a que este tema no puede seguir como está. Este tema tiene algún progreso y lo que hay que hacer es rematar esa situación en cada una de las concesiones.

Se ha hablado aquí de tres, la de Soria ya está en licitación en estos momentos, la de Pamplona-Tafalla, que ya está adjudicada, es decir, ya hay una empresa que va a empezar a prestar el servicio probablemente entre el mes de octubre y el mes de noviembre. Pero ese proceso está ya finalizado. Ahora hay que ponerlo en marcha con la nueva adjudicataria del servicio, que, por cierto, es una empresa que no es navarra. Nada más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Terminadas todas las intervenciones, vamos a proceder a la votación. Entiendo que no hay ningún problema para hacer la votación por puntos.

El punto número 1, ¿votos a favor? (PAUSA). Unanimidad, 14 votos a favor.

El punto número 2, ¿votos a favor? (PAUSA). 8 a favor. ¿Votos en contra? (PAUSA). Ninguno. ¿Abstenciones? (PAUSA). 6 abstenciones.

Queda aprobada la moción completa. Así que una vez finalizada la votación, damos por terminado el primer punto. Suspendemos la sesión y a las doce y cuarto volvemos. Hasta luego.

(Se suspende la sesión a las 10 horas y 37 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 12 horas y 20 minutos).

Comparecencia, a petición propia, del Consejero de Cohesión Territorial para informar sobre «Rendición de Cuentas, Balance de actuación a mitad de legislatura y retos futuros».

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Buenos días de nuevo. Vamos a reiniciar la Comisión de Cohesión Territorial. En este caso vamos a tener una comparecencia del señor Consejero, el señor Ciriza, para hablar un poco de... Vale. Sí, tenemos la comparecencia... (MURMULLOS).

A ver, que estamos un poco con la logística de la presentación, pero vamos a iniciar. Ahora sí vamos a reiniciar la Comisión de Cohesión Territorial, en este caso con la Comparecencia a

petición propia del Consejero de Cohesión Territorial para informar sobre la rendición de cuentas y hacer un balance de la actuación a mitad de legislatura y de los retos futuros.

Así que bienvenido al señor Consejero, a su gabinete, la señora Miranda, el señor López y a la señora Ochoa. Bienvenidos a todos. Le damos la palabra al señor Consejero, dispone usted de treinta minutos.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Muy buenos días a todas y a todos. Me acompaña el equipo. Están aquí el Director General de Obras Públicas, Pedro López; la Directora General de Transportes y Movilidad Sostenible, Berta Miranda; la Jefa de Gabinete, Leire Ochoa; y falta, Jesús Mari Rodríguez, Director General de Administración Local y Despoblación, que está en una sectorial en estos momentos fuera de Navarra. Por eso le ha sido imposible estar hoy aquí.

Es un placer para mí comparecer en esta Cámara acompañado de mi equipo para rendir cuentas en este ecuador de legislatura, pero sobre todo para compartir con todos ustedes los importantes retos que tenemos por delante estos próximos dos años. Retos en los que nos gustaría que esta Cámara también participase de manera activa y constructiva. La mayor parte de ustedes ya lo vienen haciendo por lo que les traslado desde este mismo momento nuestro agradecimiento.

Qué duda cabe que en la nueva coyuntura establecida tras la epidemia del covid-19, la cohesión territorial se presenta más que nunca como un valioso instrumento de recuperación. Debemos para ello promover la igualdad de todos los ciudadanos y ciudadanas, independientemente del lugar donde residan.

En el acuerdo de programa, nuestra hoja de ruta, como bien son conocedores, está marcada fundamentalmente por el acuerdo del programa de 2019-2023. Acuerdo que incluye principalmente ocho grandes objetivos o compromisos estratégicos, algunos de ellos muy interrelacionados, son los siguientes. Impulsar medidas para revertir el despoblamiento. Mejorar y fomentar el transporte público interurbano de autobús. Favorecer la movilidad no motorizada. Impulsar un transporte multimodal inteligente para optimizar la movilidad de personas y mercancías. Trabajar por un gran consenso a largo plazo entre las fuerzas parlamentarias que permita asegurar la suficiencia financiera para la mejora y ampliación de la red de carreteras. Trabajar en la nueva financiación local de cara a 2021. Aprobar una nueva ley reguladora del Plan de Inversiones Locales. Terminar la ampliación de la primera fase del canal e iniciar la construcción de la segunda fase.

Además del acuerdo de programa, no me quiero olvidar de otro instrumento, como ha sido en el devenir del tiempo el Plan Reactivar Navarra-Nafarroa Suspertu, que es la respuesta de la Comunidad Foral a la crisis provocada por la pandemia.

Me gustaría también poner en valor los acuerdos presupuestarios de 2020 y 2021 con EH Bildu, que han venido a reforzar algunos de los compromisos anteriormente citados, especialmente todo lo que tiene que ver con la mejora de los servicios públicos.

A continuación, voy a enumerar en base a los ocho compromisos del acuerdo de programa, las principales actuaciones realizadas estos dos años, así como los retos o líneas de actuación. El

compromiso 1, impulsar medidas para revertir el despoblamiento. En relación con la despoblación, es fundamental que continuemos trabajando de manera conjunta instituciones, entidades locales, sindicatos, colectivos sociales y ciudadanía.

El vaciamiento de los territorios, además de provocar desequilibrios y problemas de cohesión, compromete la sostenibilidad de los servicios e inversiones públicas y supone una pérdida de potenciales activos de riqueza por el desaprovechamiento de los recursos endógenos. Para hacer frente desde una perspectiva transversal a este desafío demográfico, el Gobierno de Navarra en su conjunto y de manera particular este departamento está impulsando diferentes iniciativas.

Destacaré cuatro de ellas, la puesta en marcha de ecosistemas de emprendimiento e innovación social, el programa *Erasmus Rural* junto a la UPNA, una campaña de sensibilización para impulsar el emprendimiento en el medio rural; y dos convocatorias de ayudas de 1,7 millones dirigidas a entidades locales en riesgo de despoblación. Por cierto, dos convocatorias que, a la vista de lo que ha sucedido, han sido claramente insuficientes.

Tenemos que reconocer que, por diferentes motivos, entre ellos la epidemia de la covid-19, no hemos avanzado todo lo que nos hubiera gustado. Somos conscientes de que queda mucho por hacer. Especialmente en todo aquello relacionado con la mejora de los servicios públicos en el medio rural.

Nuestro propósito es avanzar en una estrategia transversal de despoblación, incluyendo criterios de cohesión territorial en todas las políticas públicas del Gobierno de Navarra. Se elaborarán diversas herramientas, como un manual de buenas prácticas y un libro blanco de la Cohesión Territorial en Navarra.

Compromiso número 2, mejorar y fomentar el transporte público interurbano de autobús. El siguiente compromiso, muy ligado a la despoblación es mejorar y fomentar el transporte público interurbano de autobús. Se están adaptando en el PITNA los servicios a las necesidades actuales de la población, impulsándose de manera especial la conectividad de todo el territorio con las localidades en las que se encuentran los servicios de interés general.

Como avances más destacados, citaré, en noviembre de 2019 entró en funcionamiento la nueva concesión Pamplona-Iruña-Soria. En agosto de 2020 se licita la concesión Pamplona-Tafalla, que permitirá dar servicio a 18 localidades de la zona media que carecían de él. Entrará en funcionamiento a finales de este año o principios de 2022.

En mayo de 2021 se licitó la concesión Pamplona-Tudela-Zaragoza, y este mismo mes de septiembre se ha licitado la concesión Pamplona-Vitoria, que permitirá dar servicio a 12 localidades de la Sakana y del Valle de Arakil, que hasta el momento carecían de acceso a líneas de autobús.

A pesar del esfuerzo que se está realizando desde la Dirección General de Transportes y Movilidad Sostenible, ya saben que a veces los tiempos de la Administración son ciertamente amplios. Es por ello que además de trabajar en la licitación de las nuevas concesiones, de manera paralela, se están llevando a cabo mejoras puntuales en determinados servicios, como los de Leitza o Lecumberri.

Como novedad, para principios de 2022 les puedo informar que se van a habilitar servicios de transporte a la demanda en vehículos turismo en dos zonas en riesgo de despoblación. Se trabaja ya conjuntamente con las entidades locales.

Además, con objeto de impulsar el uso del transporte interurbano de viajeros por carretera, estamos estudiando la implantación de una política más regresiva de bonificaciones. Sin duda sería un paso más, también encaminado a la equidad territorial si tenemos presente y comparamos los descuentos existentes, por ejemplo, en el transporte urbano de la comarca de Pamplona.

Hasta ahora únicamente disponen de un descuento del 20 por ciento en el transporte interurbano los jóvenes empadronados en Navarra con edades comprendidas entre los catorce y los treinta años. Dicho todo esto, las previsiones con las que trabajan la Dirección General de Transportes y Movilidad Sostenible es que a lo largo de esta legislatura se siga avanzando en la licitación de nuevas concesiones, la próxima, la de Baztan.

Un tema que tenemos todavía pendiente y que nos parece de gran importancia es la implantación de una tarjeta de pago única que permita realizar una política tarifaria común para las personas usuarias del transporte interurbano. Insisto, todavía no hemos avanzado lo que nos gustaría al igual que en todo lo relativo a la financiación del TUC.

Compromiso número 3, favorecer la movilidad no motorizada potenciando los desplazamientos a pie en bicicleta. Nuestro tercer compromiso se centra en favorecer también la movilidad no motorizada, potenciando los desplazamientos a pie y en bicicleta. Voy a citar algunas de las medidas puestas en marcha.

Dos convocatorias de ayudas para la reparación y mantenimiento de bicicletas por importe de 150.000 euros, que ha permitido más de 2.600 bicis reparadas hasta el momento, con objeto de fomentar y reactivar su uso. Campaña de concienciación y sensibilización para impulsar el uso de la bicicleta como medio de transporte ordinario. Construcción de nuevas infraestructuras ciclables, este año más de un millón de euros de inversión para favorecer una movilidad sostenible, segura y saludable.

A modo de ejemplo, los carriles bici entre Villatuerta y Estella, o entre Fontellas y Tudela. Como próximo reto tenemos que dotar a Navarra de nuevas rutas ciclables en el marco de los fondos Next Generation.

Compromiso número 4, impulsar un transporte multimodal inteligente para optimizar la movilidad de personas y mercancías, favoreciendo modos impulsados por energías limpias. El cuarto compromiso, este cuarto compromiso, nos lleva a impulsar un transporte multimodal inteligente para optimizar la movilidad de las personas y mercancías, favoreciendo modos impulsados por energías limpias.

Nuestra apuesta, en este caso, por el Tren de Altas Prestaciones es más que evidente. No obstante, una vez más es preciso reconocer las diferencias existentes en cuanto al TAV con determinados grupos. El Gobierno de Navarra y el Gobierno Central tenemos el firme compromiso de avanzar en las obras del Tren de Altas Prestaciones.

Como cuestiones a destacar, la inversión de 145,5 millones de euros del Estado para acelerar la llegada de la alta velocidad a Navarra en el marco de los fondos Next Generation. La decisión de ubicar definitivamente la futura estación del Tren de Alta Velocidad en el barrio de Etxabakoiz de Pamplona y de desligar su construcción del desarrollo simultáneo del PSIS, la finalización en julio de 2021 de las obras de construcción de la plataforma del tramo Peralta-Olite, con una inversión cercana a los 30 millones de euros. Un acuerdo para que la alta velocidad conecte en Castejón, con la línea Casetas-Bilbao.

Pero apostar por el TAV no significa que no se contemple mejorar los servicios de cercanías. Se está realizando a petición del grupo EH Bildu un estudio sobre usos y opciones de optimización de la movilidad interna de Navarra mediante el Ferrocarril de Cercanías, con el fin de identificar actuaciones en la funcionalidad de los servicios ferroviarios que mejoren la movilidad interna a través del ferrocarril.

Por último, en lo que se refiere al transporte ferroviario de mercancías, tenemos una compleja asignatura pendiente. Hay que incrementar su cuota, y esto nos va a llevar mucho trabajo. Es preciso también avanzar en el desarrollo del nodo intermodal de Pamplona, así como del nodo intermodal en el entorno entre Tudela y Castejón.

Compromiso número 5, trabajar por un gran consenso a largo plazo entre las fuerzas parlamentarias que permita asegurar la suficiencia financiera para la mejora y ampliación de la red de carreteras.

Nuestro quinto objetivo también está encaminado, entre otras cuestiones, a fijar población en el medio rural. Navarra necesita contar con unas buenas y competitivas infraestructuras viarias. Debemos asumir como sociedad que invertir en infraestructuras viarias y es invertir en un servicio público. Como principales avances, el preacuerdo alcanzado en junio de 2020 entre el Gobierno de Navarra y una mayoría parlamentaria para financiar y mejorar las carreteras como servicio público.

Consenso para crear una empresa pública, Nafarbide, que se encargará de la gestión e implantación de los peajes exclusivamente a vehículos pesados en cinco vías de alta capacidad. Trabajamos con la previsión de constituir antes de fin de año Nafarbide. Asimismo, traeremos a esta Cámara el proyecto de Ley Foral Reguladora del Canon de Uso de Carreteras.

Otro avance, la decisión de duplicar los túneles de Belate y Almandoz, con objeto de incrementar la seguridad en los mismos, así como de adecuarlos a la Directiva Europea. Para finales de 2021, principios de 2022, dispondremos del proyecto constructivo.

Inicio de las obras de conversión de la N-121-A en una vía 2+1. Actualmente se están ejecutando las obras de los dos primeros tramos por una inversión cercana a los 20 millones de euros. Obras que avanzan a un buen ritmo. Hoy hemos estado revisando las obras y están avanzando positivamente.

Inversión extra este año 2021 de más de 20 millones de euros para mejorar la red de carreteras. Como proyectos más destacados, la reforma de la ronda PA-30 a su paso por Huarte, el desdoblamiento de las Navarra-700 entre Orkoien y Arazuri. La restauración estructural y

estética del puente de Tudela o la transformación del nodo de Berriozar en una glorieta regulada por semáforos.

En materia de infraestructuras viarias, un tema que nos ocupa y mucho es la búsqueda de financiación, que vendrá a complementar todo aquello que se recaude a través de los peajes a vehículos pesados. Una financiación que resulta clave para que el cuarto Plan Director de Carreteras que se encuentran en elaboración no se quede en papel mojado, como en ocasiones anteriores.

Compromisos 6 y 7, que los voy a unir, trabajar en la nueva financiación local de cara a 2021; y el compromiso 7, aprobar una nueva Ley reguladora del Plan de Inversiones Locales. En lo que se refiere a los compromisos relativos a la nueva financiación local y al nuevo PIL, los voy a abordar de manera conjunta, como ya he dicho anteriormente.

Tenemos el compromiso de impulsar políticas y medidas que permitan garantizar la sostenibilidad financiera de las entidades locales. A este respecto destaca el crédito extraordinario de 25 millones de euros en 2020 destinado a los ayuntamientos navarros para que pudieran afrontar las necesidades derivadas de la covid-19. La modificación de la Ley de Haciendas Locales realizada en 2020, que permite a las entidades locales una gestión económica presupuestaria más ágil y facilita el uso de los remanentes.

Además, muy a corto plazo, es decir, antes de que finalice el año pretendemos acordar un nuevo Plan de Inversiones Locales que permitiría adecuar las infraestructuras municipales a las necesidades del siglo XXI de manera estable y continuada. Consensuar una financiación justa y solidaria para todas las entidades Locales de Navarra con la que fomentar la cohesión, la prestación de servicios públicos y la vertebración del territorio sin excepción.

También trabajamos para modificar los estatutos de la empresa pública NILSA. Más a largo plazo, nos comprometemos a adecuar y actualizar la Ley de Administración Local, así como los decretos contables presupuestarios y de gasto público, con el fin de avanzar en el proceso de modernización de la Administración Local, culminar el proceso de promoción, traslado y cobertura de los puestos de intervención de las entidades locales y abordar la situación de los puestos de Secretaría de las Entidades Locales.

Compromiso número 8, terminar la ampliación de la primera fase del canal e iniciar la construcción de la segunda fase. Finalmente me referiré al último de los objetivos relativo al Canal de Navarra que contempla tanto terminar la ampliación de la primera fase, como la construcción de la segunda fase. Como principales avances en estos dos años, la reactivación en plena pandemia y su posterior finalización de las obras del Canal de Navarra a su paso por Peralta, en el conocido como Ramal del Arga.

Adoptada la decisión en octubre de 2020 de llevar agua de calidad a la Ribera mediante la construcción simultánea de dos tuberías en la segunda fase del Canal de Navarra. Se prevé que el proyecto constructivo esté concluido a finales de 2021, procediéndose posteriormente a la tramitación ambiental.

Más avances, la reactivación de las obras del Canal de Navarra en Tierra Estella, en el denominado Ramal del Ega en junio de 2021, y la llegada de agua de calidad procedente de Itoiz,

desde el pasado mes de julio de 2021 a varios pueblos de la Zona media y Ribera Alta como Peralta y Falces. Estos próximos dos años trabajaremos de manera coordinada con el Estado y con Canasa en todo lo relativo a la segunda fase del canal y también trabajaremos en la culminación de las obras de la ampliación de la primera fase.

Fondos europeos, a estos ocho objetivos o compromisos, evidentemente, se les añade un reto en la actualidad de vital importancia, como es la gestión de los fondos europeos que lleguen de manera directa a este departamento.

En relación con el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, diré que durante los próximos tres años Navarra va a recibir 22,6 millones de euros para proyectos de movilidad sostenible, de los cuales 12,5 millones irán dirigidos fundamentalmente a carriles bici, itinerarios peatonales, aparcamientos disuasorios, o para la priorización del transporte público en entornos de más de 50.000 habitantes.

1,5 millones de euros serán para la digitalización del transporte en ámbitos competenciales de las Comunidades Autónomas. El resto del montante irá dirigido a dos líneas de subvenciones, a empresas privadas del sector del transporte. Además, recibiremos otros 3,15 millones para la mejora del abastecimiento y reducción de pérdidas en redes de pequeños y medianos municipios.

En relación con los fondos REACT, la empresa pública NILSA adscrita a este departamento va a recibir 474.000 euros con objeto de aumentar la eficiencia energética mediante la aplicación de placas solares. En próximas comparecencias, profundizaremos en estas partidas de fondos europeos, así como en otras que puedan estar todavía por llegar.

No me quiero extender más sin incidir en dos ideas. La primera para nosotros y nosotras es fundamental reducir las desigualdades y asegurar el equilibrio territorial. Nuestra acción política en todos los ámbitos que competen a este departamento va a girar sobre este eje. Debemos ser capaces de asegurar la existencia de opciones de vida adecuadas a cada espacio. En segundo lugar, en la importancia de la llegada de los fondos europeos, tenemos que ser capaces de gestionarlos adecuadamente y aprovechar esta oportunidad para lograr una Navarra más cohesionada, más armoniosa y más sostenible. Así que quedo a la espera de sus aportaciones y de las preguntas que desean formular. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Consejero, por todas sus explicaciones. Terminada su intervención, vamos a continuar con el turno de intervenciones de los grupos parlamentarios por orden de prioridad. Empieza el Grupo Parlamentario Navarra Suma. Señora Ibáñez, dispone de diez minutos.

SRA. IBÁÑEZ PÉREZ: Gracias, Presidenta. Muy buenos días, señorías, y bienvenido, Consejero, y a todas las personas que le acompañan. Gracias también, Consejero, por toda la información que aquí nos ha transmitido.

Aunque yo, Consejero, voy a comenzar diciéndole que son ustedes unos artistas en el arte de vender. Venden, venden, venden, pero lo que se dice hacer poco, poco, muy poco. Se nota además que tienen ustedes un buen maestro con el Presidente Sánchez en el arte de vender. Hasta su socio de Bildu, el señor Araiz, decía el otro día en la Comparecencia de Economía y

Hacienda que no entendía qué pretendía el Gobierno de Navarra con estas comparecencias, a no ser que fuera autobombo y autocomplacencia.

Efectivamente, para eso sirven estas comparecencias, para darle mucha propaganda a este Gobierno de Navarra. Sé, además, que después de mi intervención va a tomar la palabra el señor Aguirre y va a decir que Navarra Suma hace daño a Navarra, porque no hace otra cosa más que criticar al Gobierno y sus acciones. No, señor Aguirre, lo único que hace Navarra Suma es poner en evidencia lo que ustedes no han sido capaces de hacer en estos más de dos años que llevan en el Gobierno.

Hechos que los prometieron ustedes, no Navarra Suma. Los prometieron, van en su programa electoral y ahora que esas promesas no las están cumpliendo, lo que quieren hacer ver es que Navarra Suma crispa. De eso nada. Le voy a ir enumerando promesas incumplidas, promesas de ustedes, como digo, y hechos que todavía no se han ejecutado.

Le recuerdo que no acaban de entrar al Gobierno, que llevan ya más de dos años y medio. En la Comparecencia hemos escuchado mucho la palabra, «Estamos trabajando, estamos trabajando, estamos trabajando». Creo que hay que decir ya «Estamos ejecutando, estamos ejecutando, estamos haciendo». Le voy a ir numerando hechos.

Derogación del mapa local, nada. Plan de Infraestructuras Locales, nada. Nueva financiación de las entidades locales, nada. Carta de Capitalidad de Tudela, nada. Tren de Alta Velocidad, nada. Segunda fase del Canal de Navarra, nada. Asesoramiento a las entidades locales de los fondos europeos, nada. Constitución del ente gestor de residuos previsto en la Ley de Residuos, nada. Mantenimiento de carreteras, pudimos ver cómo ustedes presupuestaban 42 millones, perdón, cuando son necesarios más de 75.

Aquí le voy a recordar que quien paralizó el plan de carreteras fue el Consejero Anai Astiz, si no me equivoco, del Partido Socialista en el año 2011. Aquí tenemos el titular que salía, que decía, no tenemos ni un euro para reponer el firme de carreteras y que paralizaba el plan de carreteras en el 2011. Era un Consejero del Partido Socialista.

Incumplimiento también de su propio plan de carreteras, que ustedes propusieron 90 millones, también lo están incumpliendo. Lucha contra la despoblación, 4 euros, luego me explicaré. Mucho compromiso, hemos visto aquí mucho compromiso, pero pocos hechos, luego me explicaré.

La verdad es que con este panorama no sé, Consejero, si usted puede sacar mucho pecho de las acciones que han realizado en su departamento. Como digo, una de las propuestas electorales era la derogación del mapa local. Aquel mapa local, ¿se acuerda, Consejero?, que su compañero, el señor Alzórriz, lo denominaba como castaña. Bien, vemos que como es el mapa local de Bildu, ahí sigue. Vemos cómo nuevamente el Partido Socialista se rinde a los deseos de sus socios de Bildu. Que conste que era a ustedes a quienes les parecía una castaña esta reforma.

Si hablamos del Plan de Infraestructuras Locales, ya en enero del 2020, el Consejero nos trajo a esta Cámara la ampliación de la vigencia del Plan de Infraestructuras Locales 2017-2019. Aunque es cierto que lo apoyamos, ya le recordaba a usted, le decía en aquel entonces que llevaban ya

medio año al frente del departamento y que ya era hora de que se empezara a trabajar un nuevo Plan de Infraestructuras Locales. Ahora ya llevamos dos años y medio y vemos que su Gobierno sigue estudiando el nuevo Plan de Infraestructuras Locales.

Ya sé que han empezado a estudiarlo, pero es que solo faltaba. Es que van a pasar ustedes la legislatura con un plan de infraestructuras desde el 2015. Desde 2015, llevamos siete años con un plan y con 100 millones de euros.

Luego sé también que el señor Azcona, que lo suele hacer en las comparecencias, criticará los planes de infraestructuras locales de UPN. Aquí le vuelvo a recordar que aún en los peores momentos, con una crisis económica brutal, en tiempos de UPN, el año que menos se ejecutó, ejecutó 25 millones de euros.

Otra promesa electoral que vemos que ahora le dan una patada hacia delante es la Carta de Capitalidad de Tudela. La Presidenta cada vez que ha bajaba a la Ribera hacía gala de apoyar y ofrecía a que si llegaba al Gobierno de Navarra la Carta de Capitalidad de Tudela iba a ser un hecho. Pero ahora ya está en el Gobierno, y la Carta de Capitalidad no es un hecho. Será que sus socios de Bildu tampoco le dejan, porque claro es que Tudela está en la Ribera.

Otro tema pendiente en su departamento es la nueva financiación de las entidades locales. Ya nos han dicho, ya sabemos, que están trabajando también en ello. Lo mismo le digo, llevan ustedes ya dos años y medio gobernando.

La semana pasada vimos cómo nuevamente anunciaban en prensa que todos los municipios y concejos iban a poder disponer de 264 millones de euros para su financiación, que era un 3,1 por ciento más que en 2021, y añadían que este incremento iba a permitir a las entidades locales seguir manteniendo y mejorando los servicios públicos municipales. Oiga, es que hace falta tener cara para vender este incremento como si fuera una mejora.

Usted sabe que el acuerdo hasta que no hubiera una nueva ley de financiación para las entidades locales estaba estipulado que era el IPC más dos puntos. Aquí, Consejero, usted sube nada más el IPC, que ha sido de un 3,183 por ciento y se ha comido los dos puntos. Encima, es que le tendremos que estar agradecidos.

Además, no entiendo tampoco que, si tan seguro está usted de que va a contar con un nuevo plan de financiación para las entidades locales en 2022, ¿qué significa este anuncio? Porque veremos a ver lo que les corresponde con ese nuevo plan de financiación a las entidades locales. ¿Cómo salen vendiendo que van a tener las entidades locales un 3,1 por ciento más?

Se ve que a lo mejor usted mismo no se cree que vaya a haber ese nuevo modelo de financiación o si no están vendiendo algo que, como digo, no sé por qué.

El otro día también escuchábamos al señor Alzórriz decir que ahora era el momento de los hechos y no de las palabras. Pero vemos cómo nuevamente ustedes dicen unas cosas y luego hacen otras. Aumentan el techo de gasto, que nos han dicho que iban a aumentar el techo de gasto, pero a los ayuntamientos les recortan. Así vemos la apuesta que tienen ustedes por las entidades locales, que no me cansaré de recordar que las entidades locales son las administraciones más cercanas al ciudadano.

Luego hará usted gala de que apoya muchísimo a los alcaldes cuando vemos que no les está dando lo que les corresponde y que ni tan siquiera les atiende como se merecen. ¿Qué me dice usted de los fondos europeos que pueden acceder las entidades locales? Muchas oficinas ha abierto este Gobierno para su gestión, pero nuevamente vemos cómo los alcaldes no tienen información de primera mano y se tienen que enterar por muchas noticias que van saliendo en prensa.

Si hablamos de la lucha contra la despoblación, todos sabemos que la mejor manera de luchar contra la despoblación es que los ciudadanos cuenten con servicios en sus localidades. No me negarán que uno de los principales servicios es la atención sanitaria. Aquí ya vemos cuál es la manera de su Gobierno de apostar por la lucha contra la despoblación, dejando a las zonas rurales sin atención sanitaria, esa es la manera.

¿Usted cree que con esos 10.000, 20.000 euros que ha dicho que ha repartido en las localidades luchan mucho contra la despoblación? Yo creo que sería mucho mejor contar con servicios básicos como es el servicio sanitario. Si hablamos de infraestructuras, señor Consejero, ya le dije en una intervención que su departamento era uno de los departamentos que más iban a sufrir el pacto con sus socios de Bildu y así ha sido.

Porque Bildu todos sabemos que siempre ha estado en contra de todas las infraestructuras, en contra del tren de alta velocidad, del canal, de Itoiz, de las autovías. Siempre han estado poniendo palos en la rueda para paralizar todas las infraestructuras, y así siguen. Así vemos cómo el Tren de Alta Velocidad, su Gobierno no ha licitado ni un metro cúbico.

Ya hemos escuchado las dos nuevas y buenas noticias respecto al tren, los 145 millones de euros que vienen de Europa, que bienvenidos sean. Pero lo que nos gustaría saber, que el otro día el portavoz de Navarra Suma ya lo preguntaba también, nos gustaría saber en qué plazos se van a ejecutar y en qué año o en qué años.

También nos ha contado con una novedad que la estación va a estar en Etxabakoiz. Ya le decía también mi compañero el otro día que eso no tiene nada de nuevo. Que eso se llegó a un acuerdo en el 2015, un acuerdo que también estaba ahí apoyando el Partido Socialista, hace ya seis años de ese acuerdo.

Como sé que me van a decir que con UPN no se hizo nada, ya le adelanto que en la legislatura pasada y aun estando UPN en la oposición, se adjudicaron 163 millones por los acuerdos de UPN y Partido Popular. Esas obras son las que se están realizando ahora, esos 163 millones de euros.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Señora Ibáñez, tiene que ir terminando.

SRA. IBÁÑEZ PÉREZ: Pero su Gobierno en estos dos años no ha licitado nada de nada.

Con respecto a la N-121 y ahora que vamos a contar con ayudas europeas...

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Señora Ibáñez, ya sabe que tenemos que ser rigurosos con el tiempo.

SRA. IBÁÑEZ PÉREZ: Debería replantearse el proyecto y ser más ambicioso. Apueste por la vía 2+2, que garantizara la seguridad y uniría Navarra de arriba abajo con una arteria para el

comercio, el transporte y la salida a Europa de una forma más segura. Además, no solo la salida a Europa de Navarra.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Señora Ibáñez, le voy a tener que mutear.

SRA. IBÁÑEZ PÉREZ: Voy terminando, sino una posibilidad.

Respecto a la primera fase del Canal, decirle que si llega agua a las zonas del Arga y del Ega es gracias a un acuerdo de un gobierno de UPN con el PSN. ¿Qué me dice usted de la segunda fase del canal?

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Señora Ibáñez, último aviso. Tiene que acabar ya.

SRA. IBÁÑEZ PÉREZ: Termino ya. ¿Qué están haciendo ustedes? ¿Cuándo va a llegar el agua la Ribera? ¿Cuándo se van a licitar obras para que llegue el agua la Ribera? Si quieren ser creíbles, digan ustedes fechas, porque ya vale de tantos anuncios. Concreten, que llevan más de dos años y no sabemos nada de nada. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Terminado el turno de intervenciones de la señora Ibáñez, le he dejado un minuto y medio más, será la última vez que lo permita en esta Comisión. A partir de ahora, a los treinta segundos como máximo que se hayan superado les pediré por favor que termine la intervención.

Ya saben que aquí no les puedo mutear como en el Pleno, pero sí que nos han pedido que seamos estrictos. Es el primer día que ya tenemos la Comisión en este periodo de sesiones. Entonces, por colaborar con esta Presidenta les agradecería un respeto hacia mis indicaciones.

Continuamos con el turno de intervenciones. Señor Aguirre, cuando quiera, dispone usted de diez minutos.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Muchas gracias, señora Presidenta. Yo creo que no haré uso de todo el tiempo. Si es caso que lo agoto, espero que sea tan flexible como en la intervención anterior, al menos en este primer día.

Buenos días, señor Consejero, bienvenido a esta Comisión de Cohesión Territorial, a los directores generales que le acompañan, al señor López, a la señora Miranda, y a la Jefa de Gabinete, la señora Ochoa. Una pena que el Director General de Administración Local no nos pueda acompañar en un día importante. Creo que las explicaciones que usted nos ha dado como siempre amplias y además acompañadas de documentación que permiten hacer un seguimiento más fácil. Yo creo que es una buena decisión hacer este tipo de comparecencias, porque permiten que podamos ver un poco cómo va la evolución de sus departamentos y que podamos ver también cuáles son los retos a los que se enfrentan.

Decía la señora Ibáñez que para que se pretenden hacer estas comparecencias, por lo menos, nos permiten a los demás ver que Navarra Suma no ha evolucionado. Que este discurso lo escribió usted al comenzó la legislatura y ahí se ha quedado.

Porque, mire, yo preparando la intervención, decía, ¿y si dice algo Navarra Suma? Puse en infraestructuras, Canal de Navarra, mapa local, Carta de Capitalidad y seguimos en lo mismo. Lo

mismo que dijo usted hace dos años ha dicho hoy sin tener en cuenta, por ejemplo, no ha hecho ninguna referencia a la situación generada por la covid-19 en estos dos años y medio. Ni una sola referencia, ni una. Por tanto, algo habrá que ver también en lo que ha sucedido en esta comunidad, aparte de en todo el mundo, pero concretamente en esta comunidad que es la que nos ocupa, con esa situación.

Decía, el portavoz del Partido Socialista nos va a decir que crispamos. Ya no es que lo diga el Partido Socialista, es que la ciudadanía lo percibe así. El tono de su intervención no ha sido nada conciliador, nada conciliador; sino un tono que eleva la crispación de esta Comisión. Por lo tanto, ya no es que lo diga el Partido Socialista, es que es lo que estamos viendo.

En cuanto a sus reflexiones, que hacía, como digo, a los temas que usted ya dijo hace tres años o hace dos años y medio, luego iré poco a poco comentando. Yo, con esta comparecencia, lo que hice fue leer el diario de sesiones de hace dos años y medio, como digo, donde se repitieron los discursos de Navarra Suma, pero nos ha permitido también ver cuáles eran los objetivos que el departamento se había marcado en aquella legislatura o al comienzo de esta legislatura, perdón y cómo ha ido evolucionando esa situación, como digo, cruzada por la pandemia del covid-19, que eso hay que tenerlo presente.

Hemos visto que muchas de las cuestiones que ustedes plantearon se han cumplido, en temas de infraestructuras, con el Canal, con el TAV... Porque por mucho ruido que se haga, ya veremos a continuación, veremos cómo se ha ido evolucionando.

Es verdad que en este documento donde se hace balance, señora Ibáñez, ya se lo dije también hace dos años y medio en la Comisión en la intervención inicial, usted trae su intervención hecha, pero no sé si es que no escucha o no lee; se hace autocrítica. Objetivo por objetivo, compromiso por compromiso; se establecen las acciones que el departamento ha llevado a cabo, se establecen los retos que tiene para el futuro y se establecen aspectos de mejora, donde no se han alcanzado los objetivos establecidos. Por lo tanto, una comparecencia en la que se dice lo que se ha hecho, lo que se va a hacer y donde no se ha podido llegar todavía a ejecutar lo planteado. Por lo tanto, hombre, está bien tras las intervenciones, todos las traemos, pero escuchar para ver si tengo que corregir algo sobre la marcha.

Porque, mire, le decía que usted no ha hecho ninguna referencia a la covid, pero es que esta pandemia ha provocado afectaciones a la movilidad de la ciudadanía. Por lo tanto, ha afectado directamente a la Dirección General de Transporte. El transporte interurbano, las ayudas a entidades locales que se aprobaron en este Parlamento y que se llevaron a cabo, se planificaron en una ley que planteó el propio Gobierno. Se acompañó a las entidades locales en la adopción de medidas y en cómo se debían llevar a cabo las medidas que se hicieron.

Colaboración y reuniones continuas con la Federación Navarra de Municipios y Concejos durante esta pandemia. Por lo tanto, colaboración con las entidades locales, más allá de que algunos quieran buscar las tres patas al gato.

Hay que reconocer y quiero hacerlo nuevamente, el trabajo de las entidades locales en esta situación de pandemia. Yo creo que eso es absolutamente para poner en valor y aplaudir el trabajo que han hecho los alcaldes y alcaldesas que se han enfrentado a esta situación.

Yo, por hablar también un poco de futuro y enlazándolo con la evolución de cómo ha ido el departamento, yo lo voy a hacer por direcciones generales, por centrar un poco también el tiro. Respecto a la Dirección General de Obras Públicas e Infraestructuras, yo creo que es importante destacar el desbloqueo que hubo con el tema de las carreteras. Ahora la señora Ibáñez ya cuando se les dice que el plan de carreteras se paralizó por su Gobierno, ha buscado que fue el señor Anai Astiz en 2011.

¿Les recuerdo que pasó en 2011? Porque ahí nos echaron, se quedaron ustedes en el Gobierno hasta 2015 y no hicieron nada con las carreteras. Cuatro años.

SRA IBÁÑEZ PÉREZ: Presidenta, por alusiones me tendrá que dejar turno de réplica, porque claro, es que la comparecencia parece que en lugar de comparecer el Consejero, comparece la señora Ibáñez.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdalena Alegría): Vamos a continuar con la intervención, porque alusiones nos hacemos todos. Continúe con la intervención.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Ha comenzado usted diciendo que el señor Aguirre le va a decir, a partir de ahí ya, las alusiones han sido continuas al señor Alzórriz que no está ni siquiera presente en esta Comisión. Por lo tanto, venga, hombre, vengamos llorados de casa, que nosotros venimos también aquí a aguantar muchas críticas que ustedes hacen. Acostúmbrense a venir llorados de casa.

Es importante destacar en el tema de carreteras el impulso del trabajo de la mesa que se hizo en este Parlamento, donde todos los grupos participamos de esa mesa hasta el momento en que hubo que tomar decisiones. Entonces algunos se levantaron, no voy a decir quién se levantó, señora Ibáñez, ya lo sabe usted, para que no se sienta aludida. Debemos seguir trabajando para cumplir el plan de carreteras para llevar a cabo adelante las obras de la Na-121-A y de los túneles.

Aquella N-121-A que el señor Zarraluqui pedía que fuera 2+1, como aparecían en su programa electoral y ahí sí que la ha modificado, mire, ahí sí que la ha modificado. En el momento en que el Gobierno de Navarra dijo que tenía que ser 2+1, ustedes pidieron 2+2.

La inversión en estas infraestructuras es una auténtica inversión en servicios públicos y eso creo que también debemos ponerlo en valor. En cuanto a infraestructuras, evidentemente, Canal, TAV; eso son cuestiones que deben que deben salir también en esta comparecencia.

Mire, señora Ibáñez, de verdad, es que las pone usted a bote. Ya quisieran muchos delanteros que los balones les vinieran así para rematar a portería de verdad. Bildu, sus socios; yo le decía la semana pasada al señor Esparza que, hombre, que la realidad que hacen ustedes es que generan más ruido que los propios grupos que están en contra.

A pesar de las discrepancias que tenemos con nuestros socios de Gobierno. A pesar de las discrepancias que podamos tener en estas infraestructuras, se ha avanzado en el bloqueo de la ampliación de la primera fase, se ha puesto en marcha la segunda fase del canal. Por lo tanto, actualice su discurso.

Nosotros somos conscientes de que tenemos discrepancias con Podemos, con Izquierda-Ezkerra, en el Canal, en el TAV, sí, pero vamos avanzando. Eso lo tuvimos presente cuando acordamos. Por lo tanto, acuerdos y desacuerdos son los que marcan nuestra hoja de ruta. Por lo tanto, hombre, que generen ustedes más ruido, que teóricamente están a favor, que lo que generaron aquellos grupos que están en contra...

Miren, el canal llevaba años bloqueado. Este Consejero desbloqueó la primera fase, puso en marcha la segunda, y esta segunda fase con un triple objetivo: llevar el agua de riego, el agua para la industria y el agua de boca de calidad para la Ribera, que yo creo que es más que fundamental.

En cuanto al TAV, es una obra fundamental para Navarra, no podemos decir otra cosa. Hay que poner en valor las buenas noticias de estas semanas, los 145 millones de euros, el desbloqueo de la estación de Etxabakoiz, el enlace con Castejón. Es una obra importantísima para la ciudadanía y para nuestras empresas, especialmente el sector agroalimentario.

Como hemos dicho siempre, apostar por el TAV, como hace el grupo parlamentario Socialista, no es ir en contra del tren de cercanías, al contrario. Cada uno tiene unos condicionantes diferentes y cada uno tiene unos objetivos diferentes. Por lo tanto, ahí es donde tenemos que seguir avanzando.

En cuanto al transporte y movilidad sostenible en la Dirección General, ya hemos hablado en la moción anterior, del punto, el anterior punto de este orden del día, se va cumpliendo con la licitación y adjudicación de las diferentes líneas. Hay que seguir trabajando en lo relacionado con la tarjeta única. Yo creo que eso es un objetivo que tenemos que tener claro todos los grupos, por lo menos el Partido Socialista sí lo tiene.

En cuanto a la movilidad no motorizada, debemos tener presente la importancia de las medidas que ustedes han relatado sobre todo para potenciar el uso de la bicicleta para favorecer una movilidad segura, saludable y sostenible.

Ya entrando en la Administración Local y despoblación, se nos achaca de mapa local, se nos achaca de la Carta de Capitalidad ... Yo con la Carta de Capitalidad, no sé si me tengo que quedar con la opinión de la UPN cuando era UPN en este Parlamento. ¿Sí? La Unión del Pueblo Navarro, no el Unión del Pueblo Navarro, la Unión del Pueblo Navarro.

No sé si me debo quedar con UPN anterior, que en este Parlamento no apoyó las enmiendas del Partido Socialista de Navarra para la Carta de Capitalidad ni de Tudela, ni de Sangüesa, ni de Tafalla, ni de Estella, ninguna. Ni un solo voto a favor.

Por lo tanto, había que estudiar, había que analizar, pero ojo, ni siquiera el señor Casado, que decía que igual había que quitar la Carta de Capitalidad de Pamplona, siendo alcalde de Tudela.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Señor Aguirre, vaya finalizando.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Sí. Yo voy a ir terminando. No vamos a confrontar con ustedes por esta cuestión. Yo creo que la necesidad de la financiación y con esto ya voy a terminar, de las entidades locales es fundamental, es una inquietud que tienen las entidades locales

fundamental. Quien se descuelgue de esta situación, de este análisis, este estudio y de la aprobación de estas leyes tendrá que explicar a sus representantes municipales por qué no apoyan estas cuestiones.

Yo sé que usted, Consejero, ha tenido reuniones, al menos hemos tenido reuniones para hablar de estas cuestiones. Para todos los grupos estos asuntos son fundamentales y nosotros no vamos a mirar con altura de miras. Creemos que el PIL es un gran reto y consideramos importante que haya un compromiso de todos con las entidades locales.

Sí que vamos a pedir que se deje a un lado cuestiones que ponen en piedras en el camino, que se olviden de buscar excusas para descolgarse de una negociación, básico para las entidades locales.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Vaya finalizando, señor Aguirre.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Seguro que esas excusas no son ningún riesgo para esto que planteamos. El objetivo de la financiación es la agilidad en la gestión, garantizar la sostenibilidad en misma y consensuar una financiación justa, suficiente y solidaria para todas las entidades locales de Navarra. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): A ver, me gustaría trasladar a los señores y señoras Parlamentarios y a los comparecientes de Navarra, vamos a intentar respetar los turnos de palabra y estar un poco en silencio. Hemos cambiado un poco la situación, ahora estamos muchas personas y se nos oye a veces con dificultad. Les diré a todos, por favor, que respeten el turno de palabra. Les voy a permitir a todos lo mismo hoy, no se repetirá otro día.

Vamos a continuar con las intervenciones, señor Azcona, por el Grupo Parlamentario Geroa Bai, dispone de diez minutos.

SR. AZCONA MOLINET: Gracias, eskerrik asko, Presidenta. Haciendo el repaso casi del ecuador de legislatura, he tomado algunas notas. Yo voy a seguir más o menos el orden que ha seguido el Consejero para hacer algunas adaptaciones y quiero detenerme en aquellas que creo que merecen todavía un debate y una solución que tenemos que trabajar entre todos y todas. También quiero plantear al Gobierno algunas de nuestras propuestas como Geroa Bai.

Ha empezado usted hablando de despoblación. Para nosotros es una buena seña de identidad que haya una Dirección General dedicada exclusivamente a esta problemática, que entendemos, lo hemos dicho muchas veces, que es una problemática evidentemente transversal. Sí que creemos que se ha hecho, usted ha citado algunos de los proyectos en este ámbito, pero sí que queríamos poner un poco el foco en la última convocatoria que se hizo de ayuda a entidades menores y en riesgo de despoblación.

Ya lo sabíamos desde el principio que iba a ser insuficiente en su cuantía, porque sabemos las necesidades que hay, pero sí el recibimiento que ha tenido en torno a estas entidades locales que, de otra forma, no pueden acceder a cuantías, en este caso mínimas o máximas, mejor dicho, de 60.000 euros y hacer frente a proyectos básicos que tenían en la recámara, sin duda. Diría que insuficiente.

Sin duda, diría que insuficiente, sin duda, la cuantía. Lo sabíamos desde el inicio y probablemente también ha sido tardía en su momento de sacar a la luz, pero sabemos que ha sido bien recibida. Hay que sacar adelante algunos proyectos, como digo, básicos, que, si no, no se pudieran hacer en este tipo de entidades.

Sobre el PITNA, he de repetir un poco lo mismo, evidentemente, hay avances, usted los ha citado. Sobre el Plan Integral de Transportes de Navarra quiero poner otra vez el foco en el arduo trabajo que se tuvo que hacer para traer un documento, para que el Gobierno tuviese un documento integral de la situación del transporte en Navarra y esas concesiones comarcales que, lo único que podemos solicitar, es animarle a que siga y ayudarle en lo que esté en nuestra mano, a que siga en esas concesiones necesarias.

No solo porque, que también, porque vertebran el territorio. Usted en unas primeras comparecencias en este Parlamento trajo un mapa en el cual no llegaba ningún tipo de transporte público y había que abordar. Sino también porque estamos hablando de necesidades sociales tan importantes como la adaptabilidad de la propiedad flota o la descarbonización de la flota.

Hoy veíamos cómo la Mancomunidad de la comarca de Pamplona daba a conocer que el 95 por ciento de su flota ya era de energías renovables y no fósiles. Yo creo que es también otro de los retos del PITNA en sus objetivos.

Sobre carreteras, hemos ahondado bastante en estos dos años de legislatura en el ámbito de la financiación, mantenimiento y conservación de carreteras. Reforzar nuestro compromiso, esperemos tener próximamente noticias y avances en la creación de la empresa pública que gestionará las vías de alta capacidad, porque necesitamos, tenemos que darle solución al problema de la financiación de carreteras. Tenemos que reivindicar y volver a mostrar nuestro compromiso Yo creo que es compromiso del arco mayoritario parlamentario de la no utilización de fórmulas financieras que ahora mismo están lastrando los presupuestos de Navarra.

Hablo otra vez de los peajes en sombra, porque, además, no solo venimos diciendo durante los últimos años esa forma utilización de financiación de fórmulas de financiación que pretendía solucionar problemas, se ha convertido en un problema añadido, como es el peaje en sombra. Ejemplo claro, y usted lo conoce bien, este año el ámbito de actuación que ha tenido al no tener que hacer frente a los pagos en su cuantía total de los peajes en sombra.

Le quiero además felicitar. Sé que nos ha escuchado como grupo parlamentario en esas aportaciones de las nuevas inversiones para hacer en carreteras, con el margen que dejaba el no pagar peajes en sombra en cuantías anteriores. Le quiero felicitar por haber reinvertido esas cantidades de dinero, esas posibilidades en carreteras, en diversas carreteras e infraestructuras de Navarra.

Hemos hablado con usted varias veces de este asunto y sabemos y a la vista está ese avance que se ha hecho en obra nueva, en conservación y mantenimiento de la red de carreteras, insisto, porque de forma extraordinaria hemos tenido la posibilidad de contar con ese dinero que UPN dejó comprometido para los peajes en sombra.

Me voy a detener más en la financiación local, porque sí que quiero insistir en un hecho. Lo ha dicho la señora Ibáñez, que nos parece relevante a la hora no solo de presupuestar las partidas necesarias para las entidades locales para la financiación local del curso que viene, sino también a futuro a medio y largo plazo, porque también afecta al Plan de Inversiones Locales.

Nos llamaba la atención como el mismo 17 de septiembre, el Gobierno de Navarra salía diciendo que se fijará en Navarra el techo más alto de su historia, el techo de gasto más alto de la historia con 4.743 millones. Decía en esa nota de prensa los 264 millones de euros que correspondían al Fondo de Haciendas Locales. Nos sorprendía cómo ese mismo día matizaba el Gobierno que esos 264 millones que corresponden a los 272 municipios y 346 concejos, representaban un 3,1 por ciento más que el actual ejercicio.

Es sabido que el IPC entre junio y julio corresponde a ese 3,1 por ciento y nosotros entendemos que al menos tenemos que partir en este año 2021, el próximo año mejor 2002, de ese IPC +2.

Es una base que tan solo los gobiernos de UPN se han atrevido a romper. Se recuperó en la anterior legislatura. Esto es así, señora Ibáñez, tan sólo gobiernos de UPN se atrevieron a romper ese aumento del IPC más dos puntos en el fondo de transferencias corrientes de los ayuntamientos. Que, además, es un mínimo que todavía queda por discutir si es el justo. Porque hay que recordar, y a mí me gusta recordar los acuerdos a los que se llegaron en la legislatura anterior, en un proceso participativo entre las entidades locales, los que hablaban de ir más allá de poner, de determinar un porcentaje de participación de las haciendas locales respecto al conjunto de las posibilidades de la exposición final del Gobierno de Navarra.

Por tanto, el IPC más dos puntos es algo que ya hemos superado, que el Gobierno anterior volvió a fijar como el mínimo imprescindible para aumentar el Fondo de Haciendas Locales, mejor dicho, de las Entidades locales. Entendemos que es un mínimo que, como digo, el Gobierno no puede romper.

No puede romper porque sería un paso atrás volver a esos recortes que hubo en 2012 y 2013 y esa congelación que hubo con el IPC en los Gobiernos de UPN, en la última parte de los Gobiernos de UPN.

Tampoco, eso nos parece fundamental y nos llamó la atención, sinceramente, lo hemos comentado, cómo el Gobierno hablaba de un porcentaje, de un incremento de prácticamente 6 por ciento en el conjunto. Sin embargo, hablaba de tan solo respetar el IPC para la parte del Fondo de Haciendas Locales. Entendemos que esa imagen lo deberíamos de tener y plantear desde el principio.

Luego, el Plan de Inversiones Locales, muy importante, un Plan de Inversiones Locales que, como ya se ha dicho, data del 2017 y 19. Como todos los planes, ha habido que ampliar para poder ejecutar. Es una realidad, esto no tiene que ver con la disposición presupuestaria del Gobierno, sino con las posibilidades de hacerlo efectivo en los plazos, como usted sabe, señor Consejero, y también sabemos el resto. Pero, desde luego, no volver a dar pasos hacia atrás en el Plan de Inversiones locales, siempre mirar hacia delante.

Tenemos el último Plan de Inversiones Locales, yo creo que se consiguió para 2017-2019 un Plan de Inversiones Locales que tenía algunas novedades que creo que tenemos que respetar en su

metodología. Compartimos, usted ha transmitido la necesidad de agilizar por muchas cuestiones todo lo posible la forma de ejecutar el plan. Pero entendemos que hay algunas cuestiones, como digo, que son rescatables del último Plan de Inversiones Locales, como es la discriminación positiva hacia aquellos entornos más rurales, a los municipios más pequeños, o, por ejemplo, ese porcentaje importante hacia la libre determinación que entendemos que da una mayor facilidad, agilidad y también respuesta real a las necesidades de las entidades locales.

Tampoco en esto queremos dar ni un paso atrás, tampoco en esto queremos volver a momentos en los cuales no se presupuestaba absolutamente nada para el Plan de Inversiones Locales o, mejor dicho, no se podía incluir ninguna obra nueva. Yo siempre le digo, señora Ibáñez, usted ha sido alcaldesa de Milagro los mismos años que yo alcalde de Lodosa, prácticamente. Usted recordará en la legislatura del 11 al 15 y le he preguntado, cuántas obras pudo incluir en el Plan de Inversiones Locales en la legislatura del 11 al 15. Yo le respondo, ninguna.

Sin embargo, cuántas obras pueden incluir del 15 al 19. Se pudo volver a incluir obras en el plan... Sí, es así, el Plan de Infraestructuras Locales del 11 al 15, usted no pudo incluir ninguna obra nueva. No digo a ejecutar, digo incluir, solicitar. Es una pregunta que le hago siempre y que sé la respuesta, porque yo mismo lo he vivido igual que usted.

Por tanto, no queremos volver a esa situación anterior, queremos partir de la base de esas cifras. Hay que recordar, y siempre lo tengo que decir, que el Plan de Inversiones Locales, el último, fue de 100 millones, pero se aumentaron los 25 de las IFS, que salieron las obras con bastante agilidad, además, de la reserva del propio Plan de Inversiones Locales. Por tanto, lo que queremos es no dar...

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Señor Azcona, vaya finalizando.

SR. AZCONA MOLINET: Termino, no solo no queremos derogar la reforma, sino que tomamos como base algunos de los acuerdos que ahí se tomaron precisamente en el tema de financiación.

Dos preguntas y termino. Usted ha hablado, señor Consejero, del PITNA y una política de bonificaciones. No sé si puede hablarnos un poquito más de qué va a depender esa política o de qué va esa política de bonificaciones. También ha citado, lo tengo aquí, modificar los estatutos de la empresa pública NILSA. Quisiera saber los objetivos de esa modificación de esta empresa pública. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Azcona. Vamos con el último turno de intervenciones, cuando quiera, señor Araiz, por el Grupo Parlamentario EH Bildu, diez minutos.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari andrea. Ongi etorri, Ciriza kontseilaria, eta berarekin etorri diren lankideei ere. Voy a intentar, aunque hay que tener en cuenta que tenemos diez minutos, hay muchas cosas de las que hablar y hay que ser en algunos casos incluso telegráfico, trataré de ser. Voy a empezar haciendo...

En primer lugar, efectivamente, la anterior comparecencia de la Consejera de Economía y Hacienda, me refería a esto y estamos convencidos de que probablemente esto obedezca a una política de autobombo. El Gobierno actúa así y todos los gobiernos tratan de vender entre

comillas las cosas que hacen bien y a algunas cosas que no hacen también no les dan tanta importancia o las dejan en segundo lugar. Por tanto, creemos que era una pregunta retórica, qué pretende el Gobierno. Evidentemente, yo mismo me respondí y era autobombo.

Dicho esto, voy a empezar por el tema de las entidades locales, porque creo que es un tema que a nuestro grupo parlamentario le preocupa mucho. Desde luego, se han hecho aquí algunas reflexiones en torno a la situación. Creo que en este tema usted hizo también en la comparecencia que hizo el 17 de septiembre de 2019, hizo un recordatorio de que habían acordado entre ustedes una prórroga de unos plazos que luego no hemos visto, no se han materializado en ninguna norma concreta.

Se han probado de facto. Digamos, entendiendo que algunos grupos parlamentarios, por lo menos, hemos estado esperando a que hubiera un desarrollo normativo de algunas cuestiones, fundamentalmente en materia de financiación, y estamos todavía en ese trabajo.

Desde luego, no le he oído nada, digamos, del desarrollo de la Ley Foral que modificó la Ley de Administración Local de la conocida Ley del Mapa Local. Nos gustaría saber si esa prórroga que ustedes se autoimpusieron sin ningún tipo de sustento legal se mantiene o no se mantiene y qué están haciendo en esta materia.

En materia de financiación, hombre, está muy bien todo lo que ha dicho el señor Azcona, pero vamos a ver. Señor Azcona, comparto cómo plantearon esos 264 millones. Nosotros le dijimos a la Consejera de Economía que habían puesto el carro delante de los bueyes, habían hablado ya de lo que se iba a hacer de transferencias cuando todavía no conocemos el modelo y todavía es una cuestión que está por determinar, por acordar, y, en su caso, por aprobar por este Parlamento. Pero, yo no sé, creo que fue un acuerdo de Gobierno. Yo no sé si ustedes, los Consejeros de Geroa Bai, votaron en contra del techo de gasto, lo desconozco. Pero, desde luego, ustedes estuvieron en la sesión en que se aprobó ese techo de gasto.

Por lo tanto, no sé si a alguien del Gobierno dice eso, qué no digamos los demás que no estamos en el Gobierno sobre la materia de financiación local. Por lo tanto, creo que, en ese sentido, ya le digo, está muy bien todo lo que ha dicho, toda la crítica, pero falta algo más. Falta explicar qué han hecho ustedes para que esta situación no se produjera, por lo menos qué propuestas han hecho.

Nuestra posición es clara en este sentido. La conoce el departamento perfectamente y nosotros, evidentemente, queremos participar en el debate y si es posible acordar esa modificación del nuevo modelo de financiación. Pero tienen unos contenidos y unos objetivos, digamos, concretos en esa materia, que el departamento los conoce. Sé que el departamento está trabajando en la materia, sabemos, pero hay que ver las próximas semanas cómo evoluciona este tema y qué situación se plantea.

Respecto del PITNA, hemos hablado a la mañana en una moción, no sé si ha tenido conocimiento ya el departamento. Es un tema que nos preocupa a todos los grupos parlamentarios, que está muy ligado con el tema de la cohesión territorial y, desde luego, avanzar todo lo que se pueda en esa materia es fundamental.

Se han indicado aquí las concesiones que ya están adjudicadas, las que están en marcha, y hasta diez creo que faltan todavía seis. Hay muchas comarcas que están bastante dejadas de la mano de Dios en esta materia y habría que trabajar sobre ello.

Sí que quisiera preguntarle, porque en su comparecencia en septiembre habló de, para dar impulso a la movilidad sostenible, querían establecer mecanismos de coordinación, financiación y hablaban de una Ley de Movilidad.

Yo no sé si esa Ley de Movilidad está en el limbo de los justos, si está en el calendario legislativo, desde luego no la hemos visto ni en el 20, ni en el año 21. Nos gustaría saber en qué situación se encuentra ese eventual proyecto de ley de movilidad que usted anunció.

En relación con otras cuestiones, mire. Habló usted también aquí en relación con el Canal de Navarra, sabe cuál es nuestra posición en relación con la segunda fase. Desde luego, creemos que se ha hecho una apuesta precipitada y aventurada que, como ya le dije en su momento, supone gastar más de 80 millones de lo que la propia empresa redactora del proyecto le propuso al Gobierno y le propuso a Canasa. No es que nos lo inventamos nosotros. Es que había propuestas, había distintas posiciones sobre una tubería, dos tuberías, había una valoración técnica y había una propuesta de esta ingeniería y esa propuesta era concreta.

Planteaba una sola tubería, planteaba un decalaje en el tiempo, porque las necesidades de agua de boca de industria y del campo no planteaban lo que ustedes están planteando. Han decidido gastar 80 millones de más, que, como le digo, obedece a intereses exclusivamente políticos, de vender y de vender que el Canal de Navarra se va a hacer, que es necesaria y que hay que garantizar toda el agua que podamos y a la vez. Ese no era el planteamiento técnico, no ya político, le digo, no era el planteamiento técnico. Ustedes se lanzaron y están en esta aventura todavía.

Respecto del Tren de Alta Velocidad, lo mismo le voy a plantear. Ya sabe cuál es nuestra posición general, pero, desde luego, sí que nos gustaría saber, porque nos han entrado algunas dudas, si, digamos, lo que ustedes han anunciado, los 145 millones, la estación en Etxabakoiz supone o no el finiquito del proyecto del Tren de Alta Velocidad en Navarra tal y como originalmente estaba proyectado.

Porque estamos hablando del eje Mediterráneo, Zaragoza, conexión con la Y vasca. Nos entran las dudas, si lo que ustedes han planteado, sus últimos tramos anunciados y estas inversiones correspondientes, serían un poco menos, como digo, una especie de envoltura de celofán para hacer más presentable lo que a nuestro juicio es un despropósito.

Al mismo tiempo, también una manera para que, ya veo que no, pero que los sectores de UPyD y el sector es Navarra Suma en alguna medida, durante dos años no les puedan estar diciendo que no hacen nada, porque efectivamente han anunciado el gasto de 145 millones de euros, que no es moco de pavo.

Por lo tanto, sí que podemos decir, y esta es una valoración que hacemos que queda meridianamente claro que al menos a medio plazo y seguramente sea un plazo muy medio y muy largo, no va a haber conexión de alta velocidad. Ni con Barcelona, que es el eje Mediterráneo; ni con Madrid; ni con la Y vasca.

Lo que va a haber, desde luego, va a ser una especie de, si es que se termina el proyecto que ustedes están anunciando, una especie de Tren de Alta Velocidad bonsái, que va a ir de Iruña al puente de Castejón, va a cruzar el puente de Castejón y a las líneas convencionales.

Por lo tanto, en ese sentido. Creemos que, ahí es cuando hablamos de sí. Nos gustaría saber si se han dado por finiquitados el tren de alta velocidad en ese eje. Desde luego, creemos que quedan muchas dudas sobre la solución que estaban planteando y ya veremos si finalmente se terminan ejecutando o no.

Desde luego, nos parece importante, porque estaba a conocer el compromiso de construir una nueva estación en el barrio de Etxabakoiz, porque se ha hecho algo que veníamos planteando desde hace mucho tiempo algunos grupos políticos que era: desligar un pelotazo urbanístico que se planteaba con el PSIS. Porque era la forma de financiar esa estación de tren de lo que puedan ser las eventuales necesidades o no del Tren de Alta Velocidad y las necesidades del barrio de Etxabakoiz y las necesidades de este tema.

Por lo tanto, nosotros, en ese sentido, creemos que puede ser positiva esa solución, independientemente de que nos guste más o menos la solución en Etxabakoiz, y nos guste más o menos que el tren de alta velocidad llegue hasta ese punto, etcétera, etcétera.

Por lo tanto, insisto, creo que los anuncios que hicieron el otro día probablemente podrían ser, esto es una interpretación política, como le digo, el anuncio del fracaso del proyecto del TAV. No sería, en todo caso, más que un lavado de cara y un intentar, como sea, aprovechar las ya decenas y decenas de millones de euros que están enterrados y nunca mejor dicho, en la plataforma que está construida desde Castejón, ya prácticamente hasta Tafalla.

Por lo tanto, como les digo, en estos momentos, no acabar este tramo sería aceptar pública y permanentemente la idea del fracaso, poner de manifiesto la sinrazón de ese proyecto y un recuerdo permanente a la ciudadanía de hasta qué punto han sido responsable las fuerzas políticas que han querido llevarlo adelante si no se hubiera, si no se le da una solución a lo que está ya.

Este es un planteamiento político desde nuestra lectura. Desde luego, el TAV no es un modelo que, a nuestro juicio, vayan en la dirección de hacer frente al cambio climático, ni mucho menos. Desde luego va en la gran velocidad, en dirección absolutamente contraria.

Creo que no tengo tiempo para más y hay muchas cosas que habría que comentar. Tendremos oportunidad, pero insisto que son posicionamientos ya conocidos en temas ya conocidos y fundamentalmente nos preocupa el tema de las entidades locales y de la financiación. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Araiz. Terminada la ronda de intervenciones, vamos a suspender la sesión durante cinco minutos como es habitual, para que el Consejero prepare la respuesta. Nos vemos en cinco minutos

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

(Se reanuda la sesión a las 13 horas y 36 minutos).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdalena Alegría): Señorías, vamos a reiniciar otra vez, por última vez, espero, la Comisión, dándole la palabra al señor Consejero para que haga su réplica por diez minutos. Cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Muchas gracias, Presidenta. Buenos días a todos y todas. Señora Ibáñez, y, señor Araiz, autobombo, publicidad, propaganda. Yo creo sinceramente que he realizado una exposición reconociendo abiertamente áreas de mejora. No es nuestro estilo caer en la autocomplacencia. Somos muy conscientes de que queda mucho por hacer y que en algunos ámbitos nos gustaría llevar mayor velocidad.

Dicho lo cual, es de justicia reconocer avances como el producido en plena pandemia cuando se reactivaron las obras del Canal a su paso por Peralta. Desde aquí mi reconocimiento expreso a todos los equipos.

Señora Ibáñez, del Tren de Altas Prestaciones solo dos datos voy a poner encima de la mesa. Porque como se han dicho tantas cosas, muchas de ellas que no son verdad... No quiero tampoco profundizar más en un tema como este. Quiero decirle que la inversión ejecutada, por poner un ejemplo, de las obras del TAV en Navarra 2009, cero euros; 2010, cero euros. Estos son los hechos, lo demás no. Protocolos que nadie cumple, que no se sabe lo que... Esto son los hechos, los hechos son lo que se invierte en cada momento.

Por ejemplo, por no alargar más, porque alguna vez ya se lo he dicho todos los años cuando se ha invertido en cuanto no me lo han preguntado en el Parlamento. Por poner un ejemplo, 2009 y 2010, en pleno furor de hacer todas estas cosas, cero euros. Señor Araiz, los anuncios que se han efectuado recientemente en relación con el TAV para nada significan un fracaso de la alta velocidad. Le quiero recordar que a veces sus augurios no se cumplen.

Fíjese usted, en relación con la ampliación del Canal de Navarra, usted dijo en esta Cámara en septiembre de 2019, abro comillas: «Ya veremos cómo termina la gestión de este proyecto»; que estaba entonces como estaba. «Ya veremos cómo termina la gestión de este proyecto. No es posible y no sería nada desdeñable que terminemos en una rescisión de ese contrato». Cierro comillas. Por tanto, señor Araiz, sus previsiones no siempre se cumplen y con el TAV creo que le va a pasar igual.

Señor Azcona, me ha preguntado la modificación de los estatutos de NILSA. Le tengo que decir que los estatutos de NILSA se van a modificar para poner a NILSA al servicio de las entidades locales, como ya he manifestado, con nuevos servicios que puedan necesitar las Administraciones Locales. De manera que ese es el fin de los estatutos.

En cuanto a lo que me pregunta de la política de bonificaciones en el interurbano, ahí sí que le quiero añadir algo más, porque creo que sí que es importante. En relación con implantar una política que nosotros la calificaríamos de más agresiva, de bonificaciones en el transporte interurbano, ya que me pide que a ver si le podía facilitar alguna concreción más, le diré que buscamos dos objetivos.

En primer lugar, un mayor uso del transporte interurbano, del autobús por parte de la ciudadanía. Es decir, un mayor uso de un tipo de transporte más sostenible. En segundo lugar,

avanzar hacia una mayor equidad territorial, si tenemos presente que en la comarca de Pamplona existen descuentos en el uso del transporte.

Así que desde la Dirección General de Transportes y Movilidad Sostenible se está estudiando poder aplicar los siguientes descuentos. Para los menores de seis años, billete gratuito. Para las personas con edades comprendidas entre siete y treinta años, un descuento del 35 por ciento. Para las personas mayores de sesenta y cinco años, un descuento del 35 por ciento.

Les recuerdo que en la actualidad únicamente disponen de un descuento del 20 por ciento en el transporte interurbano los jóvenes, además, empadronados en Navarra con edades comprendidas entre los catorce y los treinta años. Así que es una política que es muy interesante.

En estos momentos ya se está realizando el pertinente estudio de impacto económico y, de igual modo, estamos a la espera de que nos confirme en la seguridad jurídica de la implantación de este tipo de políticas dado que, como todos y todas ustedes ya saben, las concesiones se encuentran vendidas.

En cuanto a la financiación municipal, que todos ustedes han hecho alguna indicación, les tengo que decir que tengan confianza, que el Gobierno estará a la altura. No tengan ustedes ningún tipo de duda, estará a la altura. Además, este departamento hará todo lo que esté en su mano para consensuar un nuevo PIL, así como un nuevo modelo de financiación. Una financiación que sea justa y que sea solidaria para todas las entidades locales de Navarra.

El reto no solo lo tiene el Gobierno de Navarra y esta Consejería, también lo tienen ustedes, lo van a tener aquí. Ahí espero encontrarles y que lleguemos todos a un punto. Muchas gracias, eso es todo.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Consejero. Con sus palabras damos por finalizada la sesión. Levantamos la sesión.

(Se levanta la sesión a las 13 horas y 43 minutos).