



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

X Legislatura

Pamplona, 10 de noviembre de 2021

NÚM. 33

COMISIÓN DE COHESIÓN TERRITORIAL

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

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 10 DE NOVIEMBRE DE 2021

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para exponer su valoración con respecto a la situación actual en la que se encuentra el sector transporte de viajeros en nuestra Comunidad

(Comisión transcrita por la UTE Naturalvox-MondragonLingua)

(Comienza la sesión a las 12 horas y 19 minutos)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para exponer su valoración con respecto a la situación actual en la que se encuentra el sector del transporte de viajeros en nuestra Comunidad.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdalena Alegría): Comenzamos la Comisión de Cohesión Territorial. En este caso tenemos una solicitud de comparecencia del Consejero de Cohesión Territorial para exponer su valoración con respecto a la situación actual en la que se encuentra el sector de transporte de viajeros en nuestra Comunidad. Ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Navarra Suma. Señor García, puede hacer usted una introducción.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. Cómo no, quiero agradecer, en primer lugar, la presencia del Consejero a la hora de atender la convocatoria de la solicitud de comparecencia que hacemos. Básicamente, para explicar cuál es la situación real en la que se encuentra el sector del transporte de viajeros. Hablo de viajeros en general, no solo hablo de terrestre, sino que evidentemente aéreo, que es al cual tenemos acceso en nuestra Comunidad y que nos haga, como digo, esa fotografía.

Sí que es cierto, lo he dicho recientemente, que la fotografía real es la que ya conocemos, porque ha sido parte de la sociedad, en este caso del transporte terrestre, quien nos ha dado su visión de cómo está. Ahora entiendo que ustedes plantearán su visión, su fotografía, quizás más alejada de la realidad en la que vive la ciudadanía de nuestra Comunidad. Luego, claramente, escucharemos otras interpretaciones.

Yo me voy a ajustar a lo que ha sido claramente, lo que ya han dicho parte de la sociedad que vive las consecuencias, como digo, en este caso de las empresas de transporte. Sí que, además, me gustaría también que flexibilizara su intervención a la hora de responder a las preguntas que ahora le voy a plantear, que creo que, un poco de cintura, en este caso y de improvisación, nunca viene mal a este Consejero. Sobre todo, le pediré que, efectivamente, responda a las propias preguntas que vienen al caso y son todas referentes al transporte.

La primera es, ¿qué está haciendo usted, su departamento, con respecto a la mejora de los trenes, el incremento de horarios perdidos antes de la pandemia, tanto a Madrid, como a Barcelona; tanto directos, como en enlace a Zaragoza? Por qué no se ha recuperado, tal y como se comprometió usted, en este Parlamento. ¿Qué está haciendo junto con el ministerio? Sabemos que las competencias son del propio ministerio.

¿Qué está haciendo también con respecto al incremento de horarios de avión tanto en conexión directa como indirecta a otros puntos de nuestro país? Entiendo que, en coordinación, también, con el Departamento de Desarrollo Económico, situación en la que se encuentran las diferentes licitaciones de las concesiones pendientes en materia de transporte interurbano.

¿Qué hay de aquella tarjeta única de transporte, que usted vendió al inicio de la legislatura?, ¿sabemos algo? Algo también de la tarjeta única de transporte joven, con los descuentos que se iban a aplicar y que usted, también, vendió en esa primera intervención, en este Parlamento. Motivo por el cual ustedes reducen las ayudas al sector del transporte en nuestra Comunidad en el proyecto de presupuestos de 2022, sin hacer una lectura, como digo, de los presupuestos.

La última es, que me gustaría saber si la propuesta que plantea el Gobierno de España de los peajes va a afectar a Navarra. Lo digo porque creo que la expresión de la propia ministra en la que decía, y quiero leer literal, que «Todas las carreteras de nuestro país -insisto en lo de las carreteras de nuestro país- independientemente del marco competencial de las comunidades, dispondrán de un sistema de pago».

Ya han anunciado que va a ser a través de una tarjeta. Los navarros, evidentemente, nos tendremos que comprar la tarjeta para transitar por otras carreteras. Concluyo, como digo, para saber si efectivamente va a afectar o no a Navarra, y, como digo, espero respuesta. Que sé que no viene siendo habitual, pero bueno, creo que igual hoy hace usted un esfuerzo. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor García. Se me ha olvidado darle el recibimiento al señor Consejero, a la señora Directora de Transportes, la señora Miranda, a la señora Ochoa, del Gabinete. Una vez introducidos los asistentes, le vamos a dar la palabra por treinta minutos al señor Consejero, cuando usted quiera.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Muchas gracias, Presidenta. Muy buenos días a todas y a todos, como siempre, es un placer acudir a esta Cámara. Hoy para abordar un asunto de importancia como el de la movilidad y un sector clave, como es el del transporte de viajeros.

Esta misma mañana, en la sesión anterior, se les ha ofrecido, de la mano de la Asociación Navarra de Empresarios del Transporte por carretera y logística, la empresa ANET, una radiografía de la situación en la que se encuentra el sector del transporte de viajeros en Navarra. Yo no voy a repetirme, sino que añadiré algunos apuntes para que ustedes hagan una composición de la realidad, pero viendo todo, no sólo una parte, así como algunas cuestiones también en las que está trabajando la Administración para que puedan obtener la fotografía completa, como decía, de la situación del transporte de viajeros en nuestra Comunidad.

En primer lugar, me voy a remontar al periodo de inicio de la pandemia por covid-19. Si recuerdan, el transporte de viajeros fue considerado un sector esencial durante el mismo. A su vez, es preciso reconocer que fue un sector muy afectado de manera directa por la crisis de la covid-19.

Sensibles a esta situación, el Gobierno de Navarra realizó un importante esfuerzo para que las restricciones adoptadas durante la pandemia, como la limitación de la movilidad o la limitación del número de plazas por autobús, afectasen lo menos posible a las empresas del sector en términos económicos.

Cabe recordar en este punto que el Ejecutivo Foral destinó el pasado año 1,4 millones de euros para compensar el déficit incurrido en el sector durante la vigencia del primer Estado de Alarma, establecido entre el 14 de marzo y el 21 de junio de 2020. Además, Navarra fue la primera Comunidad en abonar este déficit, incurrido en el transporte interurbano.

Dicho con otras palabras, conscientes y sensibles a la situación que arrastra el sector, hemos indemnizado a las empresas de transportes por las restricciones soportadas para evitar la

propagación del virus y lo hemos realizado lo más rápido posible respetando los procedimientos administrativos.

En segundo lugar, quiero explicar cómo la Dirección General de Transportes y Movilidad Sostenible trabaja de manera decidida por incrementar el número de personas usuarias del autobús interurbano. Se trata, a todas las luces, de una movilidad más sostenible en detrimento del uso del vehículo privado. Una apuesta que favorece la cohesión territorial y nos permite avanzar en dos retos estratégicos: la despoblación y la lucha contra el cambio climático.

En este marco y con estos objetivos, no hay duda de que el sector afrontará el futuro con mejores perspectivas. Por ello, para impulsar el uso del transporte interurbano se trabaja en diferentes líneas.

Primera, mejora de servicios y frecuencias. En primer lugar, en mejorar los servicios y frecuencias para que el transporte interurbano pueda cubrir las necesidades de movilidad de toda la población. La renovación de las concesiones del PITNA, en la que trabaja la Dirección General de Transportes y Movilidad Sostenible, representa una excelente oportunidad para rediseñar las líneas y ampliar la oferta.

Las nuevas concesiones se están diseñando desde una visión comarcal, con servicios troncales, radiales y a la demanda con el fin de conectar prácticamente el cien por cien de los núcleos de población con su localidad comarcal de referencia y, a su vez, enlazar con Pamplona para facilitar los desplazamientos por motivos sanitarios y educativos entre otros...

La apuesta por mejorar el transporte interurbano se traduce en una apuesta económica en las nuevas concesiones, que ven incrementados sus importes económicos respecto a los contratos ya caducados.

Además, cabe recordar que el nuevo mapa concesional diseñado, pasaría de las treinta y ocho concesiones existentes que se encontraban en situación de enriquecimiento injusto desde 2014, a tan sólo nueve concesiones.

De esta manera, se reordenan los servicios y la Administración tiene margen para corregir las deficiencias actuales. En este punto, voy a resumir brevemente el Estado y los avances de la renovación concesional a la que usted nos preguntaba, señor García. La concesión Pamplona-Soria se encuentra en funcionamiento desde noviembre de 2019 dando servicio a más de 110.000 viajeros al año. La nueva concesión Pamplona-Tafalla entrará en funcionamiento a principios de 2022 y ampliará la oferta de transporte público en la zona media dado que dará servicio a dieciocho nuevas localidades que hasta ahora carecían de este servicio.

La concesión Pamplona-Tudela-Zaragoza, se encuentra en fase de adjudicación. Una vez se ponga en marcha, Tudela verá mejorada su conexión con Pamplona a través de nuevos servicios directos. También se encuentra en fase de adjudicación la concesión Pamplona-Vitoria que permitirá dar servicio a doce localidades de Sakana y del Valle de Arakil, que hasta el momento carecían de acceso a líneas de autobús.

Segundo, modernización para detectar necesidades de movilidad. Atraer nuevos viajeros, a través de una mejora de los servicios requiere conocer el perfil de las personas usuarias y sus

necesidades de movilidad. Por ello, la renovación concesional va aparejada a una renovación de la flota de autobuses que irán dotados del correspondiente equipamiento embarcado que mejorará el control de la prestación del servicio y también, a futuro, permitirá proveer de información sobre la posición de los vehículos, el tiempo de llegada a paradas, etcétera.

Además de mejorar la información al usuario, la implantación del nuevo sistema de modernización permitirá a la Administración Foral disponer de herramientas tecnológicas eficientes para, entre otros, tener conocimiento exacto del número de viajeros, las paradas dónde suben o bajan, o cuáles son los servicios y horarios con mayor demanda; de forma que la información recogida podrá ser utilizada para la mejora continua del servicio.

En el marco de esta modernización del servicio, la Dirección General de Transportes y Movilidad Sostenible trabaja para que Navarra disponga de un sistema de pago moderno a través del teléfono móvil, que permita identificar las características que tienen los usuarios, así como conocer el tipo de uso que hacen del transporte público. Con esta información, se podrán implantar políticas tarifarias concretas que impulsen el uso del transporte público.

Tercero, una política más agresiva de bonificaciones. Al objeto de incentivar y también de hacer el uso del transporte colectivo de viajeros más atractivo a ojos de las personas usuarias, la Dirección General de Transportes y Movilidad Sostenible está estudiando la implantación de una política más agresiva de bonificaciones. Hasta ahora, tan sólo los jóvenes empadronados en Navarra con edades comprendidas entre los catorce y los treinta años disponen un descuento del 20 por ciento en el transporte interurbano.

En estos momentos, el departamento está estudiando desde el punto de vista jurídico y económico, la aplicación de mayores descuentos entre la población joven menor de treinta años y las personas también mayores de 65. Por este motivo, el departamento ya ha reservado en los presupuestos del año que viene una partida dotada con medio millón de euros.

Cuarto, ayudas CAP. Todos somos conscientes de que una de las problemáticas que afecta de manera especial a las empresas del transporte es la falta de profesionales cualificados. Pues bien, con el fin de ayudar al sector a afrontarla, el Ejecutivo Foral ha consignado este año una partida de 450.000 euros a la subvención de los cursos para la obtención del CAP de transporte público por carretera.

Las ayudas fijan una cuantía máxima de novecientos euros por solicitante y tratan de abordar la carencia del personal que cumpla con los requisitos legales exigidos para el desempeño de la conducción de determinados vehículos de transporte por carretera. Doscientas sesenta personas se han beneficiado ya en 2021 de esta ayuda que tendrá su continuidad en el año que viene. En 2022, el departamento destinará 300.000 euros a una nueva convocatoria de ayudas para la obtención de este título.

Quinto, ayudas al transporte discrecional. Por otro lado, al objeto de potenciar el uso del transporte discrecional en 2022 se destinarán 150.000 euros para ayudas a entidades sin ánimo de lucro para que puedan organizar viajes dentro de Navarra a un precio reducido.

Cabe destacar que el transporte discrecional ha sido un sector especialmente afectado por la epidemia de la covid-19, esto es algo que es obvio para todos. De esta manera, lo que se busca es potenciar este medio de transporte para actividades de ocio.

Ambas medidas han sido trabajadas y consensuadas con el propio sector, atendiendo a las necesidades que han trasladado al departamento en la relación fluida que se mantiene con ellos desde la Dirección General de Transportes y Movilidad Sostenible.

Sexto, ayudas europeas. Para afrontar la implantación del sistema de modernización, así como la tarjeta única de pago, Navarra va a contar con al menos 1,5 millones de euros provenientes de los fondos europeos para ayudas a la digitalización del transporte. Los objetivos de estas ayudas son la mejora de la eficiencia del sistema de transporte, la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y de mercancías, la introducción de nuevas tecnologías y el apoyo a los medios de transporte más sostenibles.

Gracias a estas ayudas, Navarra podrá avanzar en la implantación de un sistema de pago único y moderno a través del teléfono móvil. El objetivo es que toda Navarra disponga de un único modo de pago en el transporte interurbano. Debo recordar en este punto, que el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, contempla, además, dos líneas de subvenciones a empresas privadas y autónomos del sector del transporte.

El Plan del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana contempla 1.090 millones de euros, de los cuales 510 millones se transferirán a las comunidades autónomas para una convocatoria de subvenciones a empresas privadas de transporte. Una partida de 400 millones irá destinada al cambio de flotas de transporte público y privado complementario de viajeros y mercancías menos contaminantes. Otra, dotada con 110 millones, va dirigida a la digitalización de empresas de transporte de mercancías y de viajeros.

El criterio de reparto se establece en función del número de vehículos de transporte público de viajeros y de mercancías domiciliados en la Comunidad Autónoma. En base a estos criterios, se prevé que se destinen a Navarra 8,6 millones de euros, en ayudas directas por concurrencia simple. Es decir, se otorga la subvención a medida que se solicita hasta que se agote el crédito.

De los 8,6 millones de euros, un total de 6,8 se reservarán para cambios de flota de transporte de viajeros y mercancías menos contaminantes. De este modo, será subvencionable la renovación de camiones y de autobuses impulsados con energías alternativas. Instalación de puntos de recarga y de repostaje, Retrofit, remolques y semirremolques, y también achatarramiento de vehículos antiguos; esto en análisis con la Comisión Europea.

Esta convocatoria de ayudas del ministerio deberá transponerse por las comunidades en un plazo máximo de tres meses desde la notificación de la resolución de otorgamiento. Además, Navarra recibirá 1,8 millones de euros para la digitalización de empresas de este sector, en concreto para autónomos y también para pymes. Esta convocatoria de subvenciones se prevé llevar a cabo el próximo año.

Hasta aquí mi intervención. Muchas gracias por su atención y quedamos a su disposición para aclararles cualquier duda que puedan tener.

SRA. DIRECTORA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE (Sra. Miranda Ordobás): Consejero, si no tiene inconveniente, dado que el señor García ha hecho algunas preguntas concretas, me gustaría implementar con algún dato y poder contestar a esas preguntas.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Si están todos de acuerdo, no hay ningún inconveniente. Perfecto.

SRA. DIRECTORA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE (Sra. Miranda Ordobás): Respecto al transporte del tren, en lo que respecta a las infraestructuras sí que se dieron ayer ciertos avances. Respecto al uso del transporte de viajeros, habría que diferenciar todo lo que es transporte de viajeros que salen fuera de la Comunidad y el que se circunscribe dentro de la Comunidad.

El que es de media-larga distancia, prácticamente se ha recuperado la mayor parte de los servicios. Sí que es verdad que estamos en continuo contacto con los responsables de Renfe, solicitando el incremento de horarios para que se pasen a prestar los servicios que había antes de la covid. Ellos elaboran unos estudios que, en función de la ocupación que tienen los vagones que se están prestando en estos momentos en servicio, cuando llegan a unos determinados usos pasan a poner más servicios. Pero eso se está haciendo de una manera homogénea en todo lo que es España.

Por otra parte, respecto a lo que afecta al transporte de tren de viajeros dentro de Navarra, a petición de la formación Bildu, que solicitó el año pasado un estudio y que debido a la covid no se pudo acometer, este año sí que se ha elaborado este estudio. En breve nos van a entregar el estudio completo, y cuando lo tengamos haremos las valoraciones que correspondan.

Respecto al incremento de vuelos, como bien saben, este tema se lleva exclusivamente desde Desarrollo Económico. No obstante, hay que entender que las compañías son privadas y, lógicamente, su prioridad es el beneficio económico y la rentabilidad económica.

También ha aludido que habíamos reducido ciertas ayudas. He entendido, me ha parecido entender, que se refería a las de la formación. Es verdad que las de la formación se han reducido este año, porque el año pasado pasaron de tener una cuantía de 30.000 euros a 50.000. Con lo cual, se han reducido, pero el año anterior se aumentó en un porcentaje muy importante la cuantía. Probablemente por la covid o porque no tenían capacidad de hacer más cursos, la bolsa que se ha gastado es de 33.000 euros.

Hemos puesto una partida de 35.000 euros intentando ajustarnos a las necesidades que está teniendo el sector. Porque, francamente, también hay que ser responsables cuando se hacen los presupuestos e intentar acomodarlos a los gastos que se están teniendo. Veíamos que la partida de 30.000 euros siempre quedaba justa, la incrementamos a 50.000, se han gastado 33.000, la hemos puesto en 35.000, y, si luego vemos que hay más necesidades, no tenemos ningún problema en volverla a incrementar.

Respecto a la tarjeta única, que sí es verdad que estamos trabajando, previo a la tarjeta única hace falta tener el SAE operativo. En el SAE, ha sido un trabajo importante el que se ha hecho con Indra, con nuestros más y menos. Finalmente, Indra ya tiene preparado el SAE para que empiece a funcionar en los autobuses. De hecho, en la concesión Pamplona-Tafalla se van a

instalar los SAE. Esa información que vamos a obtener gracias a tener el SAE instalado en los autobuses nos va a permitir el conocer las personas que suben y bajan, en cada parada, dónde están los autobuses... Es decir, que, desde la propia Administración, vamos a tener un conocimiento mucho más exhaustivo de lo que había hasta ahora.

A partir de ahí, y también estamos trabajando y en breve vamos a intentar preparar un pliego para licitar el tema de la tarjeta única. ¿Qué pasa? Que hasta ahora ha sido nuestra prioridad el poder disponer del SAE y también estamos trabajando en avanzar en la tarjeta única.

Hablaba de las bonificaciones. Sí que es verdad que también estamos abordando el tema de intentar que se incremente, porque la apuesta de este Gobierno es reducir el uso del vehículo privado e incrementar el uso del transporte público, para lo cual intentamos que sea más atractivo el uso de ese transporte. Para ello, una de nuestras apuestas era que el viajar costase menos dinero a un sector de la población que puede tener menos recursos.

Se está trabajando y se ha hecho un estudio para ver la afección que puedan tener y jurídicamente también cómo se puede enmarcar. Creo que con eso he solventado las cuestiones que había aludido. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señora Miranda. Habiendo terminado las intervenciones por parte del Gobierno, iniciamos el turno de intervenciones. Señor García, dispone de diez minutos, cuando usted quiera.

SR. GARCÍA JIMENEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. Gracias también al Consejero y sobre todo y principalmente gracias a la señora Miranda, porque es la única que ha aportado datos. Próximamente, yo creo que lo mejor es, a usted, solicitarle la comparecencia porque el que tiene usted al lado ya ve que las aportaciones y las respuestas siempre son nulas. Quizás asesorarle mejor que en otras ocasiones porque, de verdad, gracias a usted hoy conocemos muchos más datos los cuales el Consejero nos niega a dar.

Parece que le recriminamos en cierta medida el tema de la tarjeta de transporte única. Yo no fui el que prometió en la primera intervención que tuve en este Parlamento que, en un plazo de dos años, «Antes de dos años- decía el Consejero- tendremos una tarjeta que podamos pagar en Renfe y podamos pagar La Villavesa y podamos pagar el autobús urbano». Esas palabras no son expresamente del señor García, sino que es palabra del señor Ciriza.

Yo creo que la hemeroteca y, evidentemente, los diarios de sesiones, son claros. Usted si quiere negarlos, pero, mire, le emplazo a que lea el 27 de octubre de 2017, el 12 de diciembre, ahora no recuerdo exactamente las cifras, pero tranquilo que los tengo por aquí, y casi me lo sé de memoria. Porque es que le he leído tantas veces, señor Ciriza, pero yo creo que se dará cuenta y tendrá usted que, como digo, pedir perdón por la negativa a la cual se está usted haciendo referencia. Es que, encima, no me contestaba a mí directamente, sino que contestaba a un compañero, que le hacía, como digo, esa pregunta.

Con respecto a la reducción en los presupuestos, me remito al proyecto que ustedes han planteado y, en comparativa, se ve que han reducido no solo la partida en formación, sino que hay otras partidas que también se ven reducidas en el proyecto.

Pero lo importante no es la reducción de las partidas, sino lo ejecutado en el 2021, que ninguna llega al cien por cien. Por lo tanto, es que igual la gestión que están haciendo ustedes en esta materia no es la adecuada, no es la correcta cuando no están cumpliendo con el presupuesto establecido. Efectivamente, eso es rigor. Rigor es cumplir con lo establecido en el propio presupuesto.

Luego ya si hablamos de las modificaciones presupuestarias que hay, en las que se reducen, se eliminan y se quitan, en este caso, partidas presupuestarias, evidentemente, deja entrever ese rigor al cual usted hacía referencia en esta cuestión.

Decía que se está trabajando por parte de Adif, Renfe en la mejora de los servicios. Mire, yo creo que conocida es por todos la postura de la propia ministra, la ministra dijo que «todos aquellos servicios que no se han recuperado, difícilmente se verán recuperados el día de mañana». Son palabras, como digo, de la primera comparecencia en el Congreso de los Diputados de la hoy Ministra de Transporte.

Lo mismo que fue en el tema de los peajes, dijo esto, en esa misma comparecencia. Por lo tanto, oigan, ustedes sigan en el empeño, agradecida estará la sociedad de que, como digo, se recuperen los horarios que desgraciadamente nos han quitado para poder ir a trabajar en el día, ir y volver, ya sea en avión, o ya sea en tren. Lo cierto es que ir en avión a Madrid y volver en el día es prácticamente imposible y complicado porque no se ajusta a las propias necesidades.

Le diré, y creo que es conocedora, que las aerolíneas están subvencionadas por parte del Gobierno y del Ministerio para facilitar y flexibilizar los horarios. Por lo tanto, algo tendrá que ver también el propio Ministerio, algo tendrán que ver ustedes, que comparten Gobierno, comparten partido, para decirles, «oiga, señores, es que no se adecúan a las necesidades».

Luego, más en profundidad con respecto a los planteamientos en nuestra Comunidad decía que se está trabajando en una apuesta sostenible para mejorar la calidad de los ciudadanos, la accesibilidad, la cohesión. Mire, yo le planteo una cosa, señor Ciriza, que usted venga mañana, en vez de venir en coche privado, venga usted en autobús a trabajar, ya me dirá a qué hora llega. Yo he hecho la prueba, he llegado tarde porque, evidentemente, no hay posibilidad de acceder desde la Ribera, que son 2 horas y 45 minutos lo que me cuesta venir de Cintruénigo a Pamplona, llegando tarde, por cierto. Por lo tanto, también habría que haber un compromiso con la puntualidad, para no poder acceder a trabajar o a la propia universidad.

Es que yo planteé también entre gente joven hacer este reto y desgraciadamente ninguno ha podido cumplir el hecho de que va a poder venir a la Universidad Pública de Navarra, con garantías de que va a llegar pronto, tarde y que llega.

Por lo tanto, hay que mejorar bastante. Encima, es una de las líneas, una concesión que está renovada recientemente y que, como digo, hay ciertas deficiencias en lo que respecta, como digo, a esa adecuación, a la mejora de los servicios.

Efectivamente, se paga menos, unos céntimos menos, pero está claro que el servicio, desgraciadamente, no mejora. Sí que es cierto que vale para recorrer Navarra, si usted viene de Cintruénigo, porque, efectivamente, recorre prácticamente toda la Comunidad Foral para poder llegar a Pamplona. Por lo tanto, hay mucho recorrido que mejorar en esta cuestión.

Por lo tanto, como digo, le emplazo a que venga desde su localidad un día a trabajar y el próximo día nos lo cuente. A ver si ha llegado usted puntual a una, evidentemente, reunión o a una sesión de trabajo. Creo que sería un buen ejemplo, además, para de verdad potenciar y trabajar, como digo, en fomentar el uso del transporte público.

Otra de las cuestiones a las cuales hacía usted referencia, son varias con respecto también a la tarjeta de transporte, ya le he comentado. No me ha respondido, lo cual me parece interesante también, al tema de los peajes, que también afectará al transporte de viajeros, porque encarece el precio. Ellos también van a tener que pagar un peaje supuestamente, el vehículo va a tener que pagar un peaje, tanto en nuestra Comunidad... En nuestra Comunidad realmente no lo sabemos, porque como hay cierta opacidad a este respecto, lo conoceremos cuando ustedes públicamente lo hagan saber. Pero sí que, evidentemente, sí va a afectar a Navarra como tal en esta cuestión.

Luego un dato curioso, ayer usted, no sé si recuerda, señor Ciriza, hablaba del 2012, creo que se retrotraía al año 2012 para hablar del compromiso del señor Sanz para el Tren de Alta Velocidad. Yo le recordaré esta imagen, no sé si usted se acuerda, si lo recuerda al señor Jiménez y al señor Blanco, en el que se comprometían para que en 2015 el Tren de Alta Velocidad llegara a Navarra. Ayer usted se comprometía a que en el 2026 el Tren de Alta Velocidad llegara a Campanas, de Castejón a Campanas.

Fíjese si no han cumplido y fíjese si estamos tan preparados para el cambio que usted es consciente de que, evidentemente, poco le queda en este Gobierno. Por lo tanto, yo poco más que añadir. Sí que le emplazo a partir de ahora, a que las solicitudes que haga este Parlamentario no serán a usted, serán a las directoras generales en este caso. Porque, como digo, gracias a ellas conocemos algo más del oscurantismo de su departamento y de la falta de transparencia que usted parece ser, lidera en este Gobierno.

Por lo tanto, mucho trabajo le queda a usted, porque le quedan dos años para cumplir todo aquello que a día de hoy no ha prometido. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor García. Sí que les recordaría que, a la hora de tener una relación con los ponentes, en este caso el Consejero y la Directora, que se mantuvieran un poco las formas y el respeto, porque la persona que tiene a la izquierda la señora Directora es el señor Consejero. Entonces, sí que creo que debemos mantener un poco las formas. Dentro, desde luego, del derecho que tiene esta Cámara de pedir la comparecencia de los Consejeros, creo que, nosotros, los Parlamentarios, tenemos que tener también el respeto y la deferencia de que el que tiene al lado es el señor Consejero.

Por supuesto, sí, pero creo que en este caso el Consejero no ha dicho «El que tiene a usted al lado», porque es el señor Consejero, señor García.

Haciendo esta indicación, me gustaría continuar con el turno de intervenciones. Es el turno del Grupo Parlamentario PSN-PSOE, señor Aguirre, dispone de diez minutos.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Buenos días. Muchas gracias, señora Presidenta, Consejero, Directora General, Jefa de Gabinete; bienvenidos a esta Comisión de Cohesión Territorial que hemos tenido varias reuniones ya en esta semana. Es la segunda vez que ustedes comparecen en esta

Comisión y yo me uno a las palabras de la señora Presidenta de la Comisión. Yo tenía aquí anotado, señor García, para pedirle, y así lo ha hecho la Presidenta, que recuperase la cortesía. Porque el comentario de «El que tiene usted al lado» queda al menos descortés por su parte.

Es una falta de respeto, como decía la Presidenta, hacía una persona que lidera el Departamento de Cohesión Territorial. Cuando nos dirigimos a usted no nos dirigimos al que tiene la señora Llorente al lado, nos dirigimos al señor García como debe ser por cortesía parlamentaria.

Yo creo, señor García, que a usted esta comparecencia realmente le interesa cero. Le digo eso porque venimos de una sesión de trabajo en la que usted decía a los representantes de ANET que ellos iban a contar la situación real del transporte de viajeros y que el Consejero iba a contar una historia irreal.

Por lo tanto, para pedir usted esta comparecencia, la podía haber obviado, porque lo que le iba a contar el Consejero no le iba a aportar absolutamente nada. Ahora bien, cuando el representante de ANET en su réplica ha dicho efectivamente lo que había dicho este portavoz, que el trabajo y la coordinación con el departamento más allá de diferencias, como debe ser, porque defienden intereses diferentes, estaba siendo fluido y que se estaban llegando a acuerdos.

Usted me decía que la Dirección General de Transportes estaba para garantizar los intereses de las empresas del transporte. No, se deja una cosa, señor García, que no se lo he dicho antes, la Dirección General de Transportes y el Departamento de Cohesión Territorial deben velar por los intereses de toda la ciudadanía navarra, entre ellos las empresas del transporte, pero sin olvidar a los pasajeros y al resto de ciudadanía.

Por lo tanto, señor García, creo que la respuesta que el señor Orradre de ANET le ha dado en su réplica, creo que ha desmontado también ese mantra de que el señor Orradre contaba la realidad y que el Consejero iba a contar una falacia.

Luego ya es sorprendente que venga usted a esta comparecencia a pedir cosas que cuando gobernaron nunca hicieron o, ¿resulta que cuando, en mi caso personal, yo estudiaba en la universidad, el transporte por carretera permitía a los ciudadanos de la Ribera subir y bajar a clases de la universidad? Yo creo que no. Usted está pidiendo cosas que sabe perfectamente que esta situación se lleva produciendo en la Ribera desde tiempo inmemorial.

Por lo tanto, hombre, que cuente usted las cosas dando a entender que ese problema es un problema de ahora, hombre, creo que queda un poco usted al descubierto. Las explicaciones que da el Consejero a usted no le sirven, pero no le sirven porque las da el Consejero del Partido Socialista de Navarra, independientemente de si son ciertas o no, le da igual. Le da igual porque las da un Consejero del Partido Socialista de Navarra.

Las explicaciones son amplias, son concretas, con datos. Una situación del transporte de viajeros que ha quedado claro, con la sesión de trabajo anterior y con lo que ha contado el Consejero. Mire, el Consejero llegó al Departamento en 2019 y ha habido una pandemia y se encontró con unas concesiones caducadas, con enriquecimiento injusto más de diez años. Usted sabe perfectamente quién gobernaba hace más de diez años y cómo están esas concesiones. Se han

ido trabajando y se han ido poniendo en marcha esas cuestiones y se van a pasar de casi cuarenta a nueve concesiones. Por lo tanto, creo que es evidente.

Ha contado el señor Consejero también ayudas que se han puesto encima de la mesa, que hemos hablado también en la sesión de trabajo anterior y quiero hacer una corrección a una expresión que he utilizado en mi intervención en la sesión de trabajo, cuando hablábamos de todo lo relacionado con el turismo y yo hablaba del Departamento de Cultura y Deporte, y ahí me ha bailado, y es verdad que todo lo relacionado con turismo está enmarcado dentro del Departamento de Desarrollo Económico.

Aquí quiero rectificar, porque he patinado. De todas las cifras que el Consejero ha contado de ayudas al sector del transporte, de lo que se ha hecho y de lo que se va a hacer así *grosso modo*, de las cifras que ha dado, en una cuenta rápida me salen casi 13 millones de euros: 1,4 millones de euros para compensar el déficit; medio millón de euros para dar beneficios a menores de entre 14-30 años, a personas mayores de 65, cuestión que los representantes de ANET ponían encima de la mesa; 750.000 euros entre los dos años para subvención de cursos Cap; 150.000 euros que van a venir para el transporte discrecional; 1,5 millones para la tarjeta única; 8,6 millones de euros para el cambio de flotas; casi 13 millones de euros en ayudas para el sector del transporte de viajeros en nuestra Comunidad Foral.

Por cierto, 13 millones de euros de los cuales 8,6 vienen de los fondos europeos. No me cansaré de repetir que estos fondos europeos no llegan gracias al esfuerzo del señor García, ni de su formación política. Si fuese por ellos, no llegarían esos fondos europeos ni a España, ni a Navarra, ni mucho menos al sector del transporte de viajeros. Por lo tanto, ahí tenemos que también hacer el esfuerzo para poner en valor el trabajo que se ha hecho para la llegada de estos fondos.

Nosotros estamos contentos con la labor que ha hecho el Gobierno, con la labor que ha hecho el departamento, es verdad que ha habido también, no sería cierto si no lo contásemos todo, que ha habido elementos que ha habido que ir corrigiendo, pero que al menos se han detectado y se han corregido con la mayor celeridad posible, como ha sido, por ejemplo, cuando se levantó el estado de alarma el tema del transporte en Leiza. Eso, ya reconocimos la situación y es verdad que el departamento puso remedio rápido en una situación que se veía que no había sido tan rápida como se debería haber hecho. Por lo tanto, detección de errores y puesta de remedio y de soluciones.

Tiene retos por delante que no son menores, que yo creo que debemos afrontar. Por ejemplo, el tema de la tarjeta única, que yo creo que es una herramienta positiva y que usted ya ha puesto encima de la mesa y que yo creo que hay que trabajar en esa línea para avanzar.

Yo creo que, por terminar ya, señora Presidenta, como balance o como reflexión final de esta intervención, de su comparecencia nos quedan varias cosas claras, señor Consejero. En primer lugar, que el sector se encontraba en una situación difícil con muchas concesiones en enriquecimiento injusto, ya lo hemos comentado. Que esa situación va poco a poco corrigiéndose y avanzando. Que, a pesar de que la pandemia afectó mucho y directamente al sector del transporte, ya hemos comentado que fue un sector esencial para que la situación de confinamiento fuese menos traumática para el resto de la ciudadanía. Ha sido un sector fundamental, como digo, se pudo actuar lo más rápido posible para ayudar a las empresas.

Que se están afrontando los muchos retos por delante, con mucha determinación. Que avanzar en estas cuestiones, como hemos dicho también en la sesión de trabajo anterior, es ir en la línea de conseguir una verdadera cohesión territorial y social. Porque esto no es una cuestión puntual, sino que hay que acercar los servicios públicos de calidad a la ciudadanía. No pueden depender estos servicios de dónde uno viva. Para todos estos retos que tiene usted por delante, señor Consejero, cuente con el Partido Socialista de Navarra.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Aguirre. Continuamos con el turno de intervenciones. En este caso será el Grupo Parlamentario Geroa Bai, señor Azcona dispone de diez minutos.

SR. AZCONA MOLINET: Muchas gracias, Presidenta. De nuevo, quiero dar la bienvenida al Consejero y a las personas de su equipo. Yo creo que no estamos ante una cuestión simplemente de repasar hechos pasados, que también, sino de poner en nuestra agenda política el reto que tenemos hacia la movilidad, hacia la movilidad, en este caso, de las personas.

Desde Geroa Bai entendemos que este reto, que es uno de los fundamentales y en los que estamos, además, creo que todos al menos, no en la búsqueda de las mismas soluciones, pero sí como un problema identificado y que hay que solucionar, el reto de la movilidad de las personas. Entendemos desde Geroa Bai que tiene dos vertientes, dos frentes abiertos en este caso, en Navarra concretamente.

Primero, en la necesidad de trabajar en la búsqueda de un servicio público de transporte de calidad, que busque la equidad de las personas y que además lo haga con una mira hacia el conjunto del territorio, con equilibrio territorial, que es lo que también se solicita.

Quiero recordar también que, al principio de la legislatura, en las primeras comparencias hubo una referida a la situación en la que se encontraban, era el mapa... Hubo dos, una referida al mapa de la despoblación, y otra es referida al mapa de las zonas de Navarra en las cuales no llegaba, ya no tarde ni pronto, ningún servicio público de transportes, ninguno. Esos dos mapas coincidían en sus vertientes más extremas, en sus localidades, esas zonas en las que no había ningún tipo de transporte público, con aquellas en las que el riesgo de despoblación o la situación de despoblación era más acuciante.

Repito que esas... Además, quiero incidir un poco porque entiendo que el señor García pone como ejemplo lo que él vive y puede contar en primera persona. Pero para nada coincidían esas zonas en las que existía esta carencia de ningún servicio público concretamente con la Ribera. Más bien eran municipios de la zona media y norte de Navarra, los municipios más pequeños, en los cuales no había ningún servicio público de transportes en ese sentido. Ese es uno de los retos que tenemos que afrontar en la nueva disposición de estas políticas.

La segunda cuestión es, evidentemente, por compromisos, por convicción y por necesidad la descarbonización de este modelo de movilidad que ahora mismo tenemos. Que, como he dicho, estamos todos de acuerdo en que no tiene la calidad suficiente. Que, evidentemente, no está llegando al conjunto de la ciudadanía. Que, además, como digo, tiene el reto de la descarbonización. Yo creo que son cuestiones lo suficientemente importantes para que lo

tengamos todos en la agenda política como lo tenemos y que busquemos las soluciones más acordes posibles.

Para nosotros en estos momentos, en materia de descarbonización está claro que tenemos unos compromisos con Europa, unos compromisos adquiridos desde el propio conjunto de la sociedad navarra, de las instituciones, con nuestra hoja de ruta del cambio climático. Tenemos encima de la mesa en tramitación parlamentaria una ley foral de cambio climático que también tiene su parte que habla de movilidad. Tenemos ya trabajado, como ha dicho el Consejero y quiero recordar, para abordar estos dos objetivos que he dicho, una herramienta fundamental que es el PITNA.

Quiero recordar que el PITNA se empezó a trabajar, si no lo digo de memoria, pero en torno a 2008-2009 cuando empezaron a decaer las primeras concesiones de esas treinta y ocho que ha nombrado el Consejero y que empezaban a decaer. Desde entonces, no hemos sido capaces, y hay que reconocerlo, de implementar el conjunto del PITNA, pero sí tenemos que reconocer que, aun siendo un problema que ya dura demasiado tiempo, se han conseguido avances necesarios, importantes y necesarios.

Primero, el resultado de lo que hay que implementar, o sea, del PITNA en su conjunto es un desarrollo que habla de la comarcalización del servicio, de los trayectos radiales; que intenta o que pretende llegar al conjunto del territorio, que cambia esas concesiones... Que se trabajó mucho, y hay que decirlo, lo decimos como Geroa Bai, y muy bien del 2015 al 2018, con un proceso participativo importante en el cual tuvieron cabida no solo los agentes, sino el conjunto de la ciudadanía y las entidades locales para hacer sus propuestas al mismo. Además, que tiene que traer ese necesario equilibrio territorial y trae una exigencia en las concesiones que nos parece fundamental, que es la modernización de la flota de vehículos necesaria en este ámbito, para cambiar, para ayudar a la descarbonización de fósiles a renovables, pero también para cuestiones de ámbito social tan importantes como la adaptabilidad de los propios vehículos que ahora mismo estamos viendo, allí donde llega el transporte de vehículos de transporte para viajeros, en muchos casos lo hace sin ni tan siquiera dar respuesta a personas con movilidad reducida.

Entonces el PITNA nos parece una de las herramientas fundamentales para abordar la situación y el reto de la movilidad. También, y no lo podemos dejar y obviar, ayer tuvimos una comparecencia en la cual se nos anunciaron ciertos avances en torno al TAV.

Ya dimos nuestra opinión ayer de lo insuficiente de esos avances por nuestra parte en los últimos años. Todo sea bien recibido y por nuestra parte, pero, desde luego, necesitamos también y quedaremos a la espera del análisis del estudio que se ha anunciado y de las solicitudes que quiere seguir haciendo a Renfe para que no vayan por el camino contrario al que creemos que es necesario. Cuando anuncia hace año y medio que va a cerrar las taquillas de Alsua, de Castejón y que todos, yo creo, que estamos contrarios a que ese plan de reforzar el tren de cercanías también tiene que ser y tiene que ser conjugado para mejorar la movilidad de las personas en el conjunto de la Comunidad Foral.

Desde luego, como he dicho, quedamos muy a la espera de ese estudio de necesidades y de cómo está la situación y lo analizaremos cuando llegue. Por tanto, por nuestra parte, queremos

recordar que la movilidad es uno de los grandes retos que tenemos como sociedad, que es una necesidad, y que la clave está en tres cuestiones que he dicho anteriormente, la mejora de los servicios que traerá consigo un aumento, mejor dicho, del uso de las personas que necesitan este tipo de transportes, la digitalización del sector y también, como he dicho, el reto de la descarbonización.

Tiene que haber un esfuerzo en ese sentido. Reconocemos los esfuerzos y los ha citado el Consejero, pero, en los últimos meses, a pesar de la pandemia covid, no se trata de volver a la situación anterior a la pandemia covid, sino se trata de cambiar el modelo después además de la pandemia covid, aprovechar a cambiar el modelo y no volver a lo que había antes.

Se ha avanzado, y lo quiero repetir, pero las concesiones Pamplona-Soria, que ya están; la de Pamplona-Tafalla, la de Pamplona-Tudela-Zaragoza, o la próxima de Pamplona-Vitoria. Es una parte de lo que hay que implementar, desde luego, en ese plan que ya tenemos todos aprobado, así que hay que implementar. Por nuestra parte, reconociendo ese esfuerzo y otras puntuales que también se han citado a problemas muy concretos que han pasado también por este Parlamento y que se han ido solucionando.

Queremos reconocer eso, pero también poner encima de la mesa la necesidad de hacer un esfuerzo importante en este aspecto en el cual, desde luego, estamos todos comprometidos, pero hay que buscar soluciones urgentes. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Azcona. Continuamos con el turno de intervenciones con el Grupo Parlamentario EH Bildu, señor Ramírez, cuando quiera, hamar minutu.

SR. RAMÍREZ ERRO: Muchas gracias, señora Presidenta. Egun on berriz ere guztioi. Buenos días a todos y a todas. Nuevamente para los y las que ya estaban a la mañana. Básicamente quiero hacer una reflexión similar. Es sabido que, en el Parlamento de Navarra, además de la función legislativa tenemos encomendada la labor de control y de impulso de la labor del Gobierno. Si esta comparecencia tenía por objeto el control de la acción del Gobierno, entendemos desde este grupo parlamentario que se ha dado cuenta de las cuestiones planteadas. Por lo tanto, en este sentido, se debe dar por satisfecha la vocación de control que pudiera expresarse con esta convocatoria.

Nosotros nos vamos a centrar en el ámbito del impulso de la acción del Gobierno, dado que entendemos que es necesario acomodar a esas grandes palabras tan habituales estos días a hechos concretos. Estamos hablando de un cambio de paradigma. Parece que en estos momentos está interiorizado ya de una manera sistémica-estructural que no podemos seguir consumiendo de la misma manera, no podemos seguir produciendo de la misma manera, no podemos seguir transportando de la misma manera, no podemos seguir con el mismo sistema energético, etcétera.

Ese cambio de paradigma debe llevar a actuaciones concretas, mensurables, con indicadores; y debe hacerse desde una visión global. Ahí queremos centrar nosotros el debate en torno a la movilidad. Evidentemente, un objetivo claro de la movilidad tiene que ser que la movilidad

garantice la libertad de la ciudadanía, lógicamente, para desplazarse y posibilite también el desarrollo de todas las zonas de Navarra.

Tiene que posibilitar también que sea un modelo sostenible. ¿Qué es un modelo sostenible? Una derivación paulatina hacia el transporte público de lo que en estos momentos se está realizando por el transporte privado. Además, asumiendo con normalidad que el reto no consiste en quitar los coches de combustión para poner el mismo número de coches eléctricos, porque eso también genera residuos, también genera sus problemas. Por lo tanto, tiene que ser otro concepto, otro modelo de movilidad el que tenemos que ir implantando.

En este sentido, hay muchas cuestiones por realizar, quizá demasiadas. La tarjeta de transporte yo creo que es algo que podemos encontrar en todas las legislaturas al inicio, como vocación, en todas las legislaturas, pero quizá desde el propio siglo XX, en las que se marcaba como objetivo tener una tarjeta que al parecer muy complicado debe ser porque, a día de hoy, todavía no lo hemos conseguido.

Nosotros entendemos que tiene que ser, además, optimizando los recursos existentes, y en este sentido, la iniciativa de Euskal Herria Bildu parte de una convicción, sensación de que el actual trazado ferroviario lo tenemos inutilizado. Es decir, que podría servir mucho más para el transporte interno de lo que actualmente se está usando. Que se podrían plantear también inversiones a modo de peatones, que en otros territorios lo tienen y funciona muy bien, de tal forma que la movilidad, interna vaya por un medio, en este caso, por el tren. Por eso estamos expectantes ante el resultado de ese informe que nosotros impulsamos a través de nuestros acuerdos presupuestarios.

Hoy decía la Asociación de Transportes de Navarra, nos decía que son quinientos diez vehículos. Les hemos respondido probablemente de ellos, ¿cuántos estarían adaptados a algo que pueden ser los nuevos parámetros? Solamente ha realizado un gesto, pero probablemente muy pocos, pero si vamos a la accesibilidad y al reto de la accesibilidad, vemos también que, de ellos, ¿cuántos son realmente accesibles para todas las personas? Esa es otra cuestión que habrá que analizar.

Por lo tanto, estamos en una situación en la que quizá más que determinada cirugía, digamos local, lo que se requiere es una visión global y un planteamiento absolutamente ambicioso, con indicadores en el tiempo. De tal forma que nos encontremos con una movilidad que sea el garante de la libertad, garante del desarrollo de las zonas, pero sobre todo también garante de la sostenibilidad del planeta y de forma acorde con lo que son los objetivos que tantas veces en los últimos tiempos parece que, por necesidad, además, tenemos que comprometernos.

Eso es lo que para Euskal Herria Bildu es fundamental y va a ser el reto de los próximos años, es decir, poder ir constatando año a año que el camino que vamos emprendiendo en este sentido es mejor.

Actualmente, la verdad es que hay muchos ámbitos por desarrollar y por mejorar. Los usuarios y usuarias de lo que es el transporte por carretera, a todos y a todas nos hacen llegar las quejas, desde las dificultades para comprar el billete, para abonar un billete y luego resulta que como no tiene papel no tienes el comprobante, etcétera. Es decir, de las cosas más domésticas, más

nimias, hasta las complicaciones para encontrar directamente que en Internet el horario, se acomode al autobús que realmente pasa y cosas de estas.

Por lo tanto, hay un margen de mejora. Pero fundamentalmente entendemos que lo que tiene que haber es una vocación y una voluntad de enfocar la cuestión, con ambición y con objetivos mensurables, indicadores y recursos. En este sentido, y termino, señora Presidenta, creemos, señor Consejero, que su comparecencia complementa la versión y la visión que nos ha transmitido la Asociación de Transportistas de Navarra y parece que, a futuro, lo que es una apuesta por una sostenibilidad y por una movilidad que profundice en el transporte público, lo incentive, y también desde la penalización del transporte privado, vayamos hacia un modelo en el que realmente, consigamos los objetivos a los que nos comprometemos de una manera así como muy solemne, fundamentalmente cuando estamos en organismos y en situaciones internacionales, y lo llevemos a la práctica del día a día llegando hasta el momento peor comunicado de todo Navarra. Por mi parte nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, Señor Ramírez. Tiene usted la palabra, señor Consejero, para la réplica por diez minutos.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Muchas gracias, señora Presidenta. Señor García, falta de transparencia, me decía, oscurantismo. Que lo diga usted al que le hemos puesto a su disposición hasta un despacho en la consejería y le damos todo lo que nos pide y más. Pues no, señor García, esto no es verdad.

Hay un retraso con la tarjeta única, es cierto, pero seguimos trabajando en ello. Poco más que añadir, lo único que me alegra mucho que usted ponga en valor a mi directora general. Yo también considero que está funcionando muy bien el equipo, todo el equipo y le agradezco sus palabras.

De verdad, la directora general ya ha respondido, creo yo, a las cuestiones planteadas. Lo único, quiero hacerle una pequeña matización, porque creo sinceramente que le ha bailado la línea. La concesión Pamplona-Tudela-Zaragoza está licitada, pero no está adjudicada y, desde luego, mucho menos en funcionamiento. De ahí, lo que usted está diciendo.

Cuando se ponga en funcionamiento, no dude que vendrá usted más cómodo, más rápido y también tendrá más frecuencias. Porque, aunque no lo quiera reconocer, el reto de este departamento y también de este Gobierno es modernizar las concesiones. Aun con una covid por medio, con todas las dificultades que ha habido, se han licitado Pamplona-Tafalla, Pamplona-Tudela-Zaragoza y Pamplona-Vitoria; y seguimos trabajando para avanzar en todas las demás. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Consejero. Habiendo terminado todas las intervenciones, damos por finalizada la sesión. Muchas gracias.

(Se levanta la sesión a las 13 horas y 15 minutos).