



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

X Legislatura

Pamplona, 15 de junio de 2022

NÚM. 43

COMISIÓN DE COHESIÓN TERRITORIAL

PRESIDENCIA DEL ILMA. SRA. D.^a MARÍA VIRGINIA MAGDALENO ALEGRÍA

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 15 DE JUNIO DE 2022

ORDEN DEL DÍA

— 10-22/PRO-00011. Debate y votación de la proposición de Ley Foral reguladora del canon de uso de las carreteras de Navarra, y de las enmiendas presentadas.

(Comisión transcrita por la UTE Naturalvox-MondragonLingua)

(Comienza la sesión a las 15 horas y 19 minutos).

10-22/PRO-00011. Debate y votación de la proposición de Ley Foral reguladora del canon de uso de las carreteras de Navarra, y de las enmiendas presentadas.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdalena Alegría): Buenos días a todos y a todas, bueno, buenas tardes. Vamos a proceder a iniciar la sesión de la Comisión de Cohesión Territorial. En este caso, vamos a hacer el debate de la proposición de Ley Foral reguladora del canon de uso de las carreteras de Navarra. Habiendo hablado con los grupos parlamentarios vamos a hacer una intervención general y después de ello realizaremos un turno de enmiendas al grupo parlamentario que lo solicite a esta mesa y a esta Presidenta.

Entonces, vamos a hacer unas intervenciones por orden de presentación de enmiendas, de tal modo que iniciará el turno el Partido Socialista, luego el Grupo Parlamentario Geroa Bai, posteriormente el Grupo Parlamentario Navarra Suma, el Grupo Parlamentario EH Bildu, Podemos Ahal Dugu e Izquierda-Ezkerra. Iniciamos los turnos de defensa de las intervenciones. Cuando quiera, señor Aguirre, por el grupo parlamentario socialista puede proceder a la defensa de las enmiendas.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señorías, y a quienes nos acompañan en esta sesión de la Comisión de Cohesión Territorial. Entramos a un nuevo capítulo, como suele decir la señora Aznárez, del tema que nos trae hoy aquí, que es la implantación del canon del uso de las carreteras. No voy a hacer una intervención en profundidad del objeto de la ley, ya lo hemos tenido en más de una ocasión, sobre la necesidad, o no, de la implantación de este canon en las carreteras navarras. Como digo, se ha debatido en multitud de ocasiones y aun así todavía nos queda también el trámite en el Pleno de esta Cámara y, por lo tanto, tendremos también tiempo para entrar en esas cuestiones.

Simplemente diré que esta ley, sabemos perfectamente a qué responde, responde a la situación en la que se encuentran determinadas infraestructuras viarias, determinadas carreteras, a las actuaciones que hay que venir realizando para el desarrollo del plan de carreteras, y también a cuestiones como las que hemos venido refiriendo como elementos claves para los argumentos de: quien contamina, paga; y quien usa, paga. No era intención del grupo parlamentario socialista el enmendar esta proposición, puesto que nos reconocíamos bastante en la redacción inicial, sin embargo, el procedimiento parlamentario nos permite, una vez registrada y tomada en consideración, corregir determinados aspectos que pueden ser mejorados, como ocurre en infinidad de iniciativas en las que nosotros, cualquiera de los grupos que aquí estamos representados registramos en este Parlamento. Por eso, de ahí surgen las enmiendas que ha presentado el Partido Socialista de Navarra, enmiendas que voy a defender en este momento.

La enmienda número 1 es una enmienda que viene a modificar el título y a dar una redacción más ajustada a la técnica legislativa del artículo primero de esta ley, es decir, un artículo que debe reconocer la creación, como así hacía el texto original, y también la naturaleza jurídica del canon que se está debatiendo en este momento. Además, tratamos de añadir en ese mismo artículo un punto número 2, que trata de definir de una forma más precisa la naturaleza jurídica del canon que nos trae a esta sesión de trabajo, que nos trae a esta

Comisión, de esta forma se va adaptando también de una manera más coherente la norma que estamos debatiendo con la Directiva de la Unión Europea.

Respecto a la enmienda número 3, se produce una redacción nueva del artículo 4 y que actualiza y ajusta una nueva redacción en dicho artículo. Esta enmienda, hemos de dejar claro que la motivación de la misma —he de reconocerlo así— nos ha quedado incompleta y, por ello, queremos que conste también que cuando nos referimos a los costes de construcción, no nos referimos única y exclusivamente a nuevas vías que se puedan ir llevando a cabo, sino también hacemos referencia a los costes de construcción de las vías que ya tenemos en nuestra Comunidad, y que van a tener que ser tenidas en cuenta, quiero decir, para el mantenimiento de las mismas, en cuenta, digo, en los costes de construcción de esas vías. Por lo tanto, consideramos que esta enmienda que hemos presentado mejora, como el resto de las que hemos presentado, el texto que tenía como origen la ley.

En cuanto a la enmienda número 6 es una mera corrección técnica, puesto que decíamos que este artículo venía a recoger la gestión de los datos, datos de carácter personal, que se van a hacer con la implantación del canon. En la redacción original decía que los datos personales debían recoger la imagen de la matrícula, y es cierto, después de leer y releer, que en cuanto al dato personal no es tanto un dato personal la imagen de la matrícula, sino que lo que es un dato personal es el número de la matrícula, y de esta forma, esta enmienda viene a recoger esa modificación.

En la enmienda número 7 no voy a entrar mucho, simplemente viene a redactar de mejor forma el texto original, que es la disposición adicional. Por lo tanto, con la redacción que se hace lo que viene es, como digo, a que quede redactado de una mejor forma, tal vez, más clara y más nítida para poder emprender.

Luego, la última enmienda que plantea el Partido Socialista hace referencia al preámbulo, que corrige el preámbulo, lo que viene a hacer es ajustar también dicho preámbulo a la redacción de las enmiendas presentadas por el Partido Socialista y, por lo tanto, adecuar el texto original a, en todo caso, si se aprueban, como así se prevé, las enmiendas que planteamos que este preámbulo venga a acompasar las enmiendas que se han presentado. Por lo tanto, es lo que podríamos llamar también una corrección técnica sobre la base de la solución que pueda surgir de determinadas cuestiones.

Respecto a las enmiendas presentadas por el resto de los grupos, hemos visto también las enmiendas que ha presentado Geroa Bai, que compartimos; y respecto a la enmienda de Navarra Suma, sí que queremos escuchar un poco su argumentación, porque hay alguna cuestión que nos queda en duda y sobre la base de lo que escuchemos nos posicionaremos también.

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

SR. AZCONA MOLINET: Eskerrik asko, gracias, Presidenta. Yo creo que es un debate bastante manido el que nos trae hoy aquí, pero sí que es verdad que estamos avanzando en un camino

en el cual hemos ido o hemos sabido ir acordando. Habría que recordar todo lo debatido en la Mesa de Carreteras, toda la información que recibimos, toda la consideración en el análisis sobre la situación de la red de carreteras de Navarra, los globales en necesidades.

Empezábamos hablando, recuerdo, en esas primeras sesiones de mil millones de euros, ya estábamos hablando de que podría ascender la necesidad de financiación en mil trescientos millones de euros, datos que hablaban de la infrapresupuestación de las partidas que tienen que ir destinadas a mantenimiento y conservación de carreteras. Hemos ido también debatiendo en este Parlamento a iniciativa de distintos grupos parlamentarios sobre las necesidades de conservación, de mantenimiento y, sobre todo, de obra nueva en diferentes puntos de la geografía de Navarra. Hemos debatido muchísimo sobre las necesidades de la Nacional-121-A, sobre las necesidades urgentes del desdoblamiento de los túneles de Almandoz y Belate, de los millones de euros necesarios también, precisamente, para esa infraestructura, que ya tiene encima de la mesa un requerimiento por parte de la Comisión Europea.

Vemos cómo el tiempo transcurre y lo único que pasa, o que está sucediendo, es que se acrecientan los problemas derivados, entendemos, de la información recibida en esa propia Mesa, derivados de bastantes años de un modelo insostenible de financiación de las carreteras. Para muestra, siempre ponemos, yo creo que todos y todas somos conscientes de la inejecución del último Plan Director de Carreteras del 2010-2018, que conllevó una ejecución del 92 por ciento. Por tanto, aquel plan de carreteras que nacía con el espíritu de poder afrontar las necesidades de entonces, se vio superado por los acontecimientos, que es la falta de financiación suficiente para llevarlas adelante. El problema, evidentemente, que tuvo UPN para no llevar adelante esas infraestructuras es el mismo problema que sigue existiendo hoy, y si no buscamos soluciones nuevas para atajarlo, evidentemente, no daremos solución al problema.

El problema es la necesidad de financiación, de buscar una suficiencia financiera de la red de carreteras de Navarra para afrontar, como decía, no solo las necesidades anuales de prácticamente entre 70 y 90 millones de euros de financiación para la conservación y mantenimiento, sino también de obra nueva que, como hemos dicho, rondaría prácticamente los 1.000 millones de euros.

La otra gran lectura que hacemos como Geroa Bai de la información recibida, del análisis recibido en la Mesa de Carreteras es, creo que todos somos conscientes ya de antemano, pero vemos negro sobre blanco, la gravosa situación que está produciendo, cómo se intentó financiar las nuevas construcciones durante los Gobiernos de UPN a través de un modelo gravoso para las arcas públicas, como es la financiación a través de los peajes en sombra, que dejan una partida presupuestaria de cien millones de euros en los presupuestos anuales durante estos últimos años, pero también se prevé para los diez próximos años aproximadamente de cien millones, como decía, para pagar esas infraestructuras que se hicieron a través de ese modelo de financiación que, desde luego, está siendo gravoso y que, en el caso además detectado por la propia fiscalización de Comptos, se está hablando de que se va a pagar cuatro veces más de lo que se hubiese pagado por esas infraestructuras a través de ese modelo.

Toda esta situación nos hace ser conscientes, como grupo parlamentario y con el conjunto de los grupos de la Mesa, de que hay que buscar, como digo, nuevas alternativas. Alternativas que están puestas ya en marcha en la mayoría de los países europeos como es el canon del uso por el pago de infraestructuras. Una propuesta que salió de la Mesa de Carreteras, que es la creación de una sociedad pública para la gestión de estas vías de alta capacidad, y una propuesta que como solución, además, no solo que compartimos, era la única que se debatió y la única que fue puesta encima de esa mesa como solución a la situación, como digo, al problema que ya veníamos detectando, y es el que ya he dicho. Todo esto nos lleva a una proposición de ley que presentaron los grupos parlamentarios, registrada por los grupos parlamentarios Partido Socialista de Navarra, Euskal Herria Bildu, Podemos e Izquierda-Ezkerra.

Una proposición que ya en la toma en consideración de la misma, desde el Grupo Parlamentario Geroa Bai, anunciamos que queríamos trabajar con ellos para sumarnos a sacarlo adelante, pero también pudiendo presentar las enmiendas que hemos presentado y pudiendo llevarlas al texto de la ley, porque entendíamos que mejoraban la situación. No podemos obviar también que la situación del sector a día de hoy es una situación compleja, estamos en un momento de crisis y entendemos que las propuestas, que razonablemente han sido admitidas también por el resto de grupos proponentes, de la proposición mejoran en algunos apartados aquel objetivo que nos marcábamos.

Las enmiendas que hemos presentado son tres: una habla del aplazamiento de los pagos de estos cánones a sesenta días, la otra habla de una clasificación de vehículos en línea con lo que hay en otras zonas donde se está implantando este tipo de cánones por uso, y otra que tiene que ver con las matizaciones, por decirlo de una forma, de los recargos en caso de impagos por parte de los vehículos, empresas o personas que utilicen, y deben ser sujetas al canon. Entendemos que dan flexibilidad a las personas y a las empresas que tienen que hacer frente a estos cánones y deja un margen de mejora en lo que es la ley.

También hay que decir, y además dentro de los acuerdos políticos que no están reflejados aquí, un acuerdo político que resultó del debate constantemente anunciado por otros grupos políticos en la misma mesa, la necesidad de estudiar medidas hacia el sector que no solo que palien la situación por la implantación del canon, sino evidentemente también porque la situación actual de crisis y de inestabilidad para el sector nos hace llevar a tener que sentarnos y hablar de medidas también del ámbito fiscal sobre la base de nuestra propia autonomía fiscal para el sector.

Por eso hemos presentado estas enmiendas y estamos con eso intentando mejorar esta propia ley. Esta es nuestra posición y a la escucha de las enmiendas que ha presentado el Partido Socialista de Navarra junto con los grupos proponentes, entendemos que son matizaciones que mejoran en la parte jurídica lo que es la propia proposición, por tanto, las apoyaremos. Y también a la espera de la defensa de la enmienda de Navarra Suma, pero entendemos y creo que he dado y hemos dado suficientes argumentos para explicar que, llevar adelante un nuevo modelo de financiación de la red de carreteras es urgente en Navarra.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdalena Alegría): Muchas gracias, señor Azcona. Continuamos con el turno de intervenciones, en este caso es el turno del Grupo Parlamentario Navarra Suma. Señor García, cuando quiera.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. En primer lugar, he de agradecer el debate de esta ley y la verdad, o lo cierto, es que hay poco que añadir. Llevamos mucho tiempo hablando de la materialización de esta ley de peajes, y yo creo que el teatro ya ha cerrado también el telón. Yo creo que ha terminado el espectáculo de egos. El espectáculo de protagonistas que ha habido entre dos partidos que sustentan principalmente este Gobierno. Parece ser que uno de ellos quería verse ocupando prácticamente la totalidad del espacio escénico y ser él el protagonista, pero le ha salido un gran competidor que ha querido adquirir el protagonismo de actor principal. Evidentemente no lo ha conseguido, quizás ni el cómo ni el cuándo estaban alineados con los astros, porque quizás tampoco era el momento.

Me refiero, evidentemente, a esa guerra de egos entre el Partido Socialista y Geroa Bai. Volvemos hoy a ratificar que quien se vuelve a comer el sapo es otra vez Geroa Bai. Bajo la tutela de EH Bildu, el Partido Socialista, como digo, ha hecho que ustedes vuelvan a someterse, a sumirse en las políticas que hoy lidera EH Bildu en nuestra Comunidad. Sí que hoy, su discurso dista mucho de aquel discurso, quizás, optimista en el que usted le dio un aliento al sector del transporte y que dice que usted ha consensuado. Yo creo que sus palabras y sus hechos quedan en evidencia, más si cabe, teniendo en cuenta la opinión de los propios transportistas en nuestra Comunidad que han reiterado que, evidentemente, que sus enmiendas mejoran, en cierta medida, lo que es esta irresponsabilidad de ley. Creo que lo tachan así los propios transportistas.

Por lo tanto, ni EH Bildu hace un favor a los transportistas, como decía, que parece ser que los peajes es nada más que un favor a los transportistas. Nos achacaba usted que nosotros defendíamos los intereses de los transportistas. Nosotros defendemos, señor Araiz, los intereses del conjunto de la sociedad navarra, que son quienes van a pagar las consecuencias de una mala gestión en materia de carreteras.

Por cierto, creo que es conveniente, al señor Azcona no les gusta, pero ahí está la videoteca, ahí están los Presupuestos Generales de España y de Navarra durante los últimos años. Y hay que reconocer que ni en el 2011, en la peor situación de crisis, cuando mayor se eliminó del presupuesto de Obras Públicas, en 2015 es cuando más se recortó el presupuesto de inversión en obras públicas de nuestra Comunidad. Por lo tanto, aquello que dicen ustedes y otros partidos de UPN, los datos son los Presupuestos Generales, señor Azcona, no mienten, a no ser que ustedes, como digo, hacían trampas en su solitario. Pero los presupuestos son los que son y, como digo, vuelva a revisarlos y compruebe cuál era la inversión que se hacían en 2011 y 2012, que era 1.357.000 euros superior a lo que invirtió el recorte que hizo el señor, ya dimitido, Consejero Ayerdi. Ese recorte que hizo en los presupuestos de 2016, el primer presupuesto que tuvo la señora Barcos. Como digo, y los presupuestos son los que son y, quizás, le puedo pasar esa documentación que está en ágora también y que, evidentemente, la hemos analizado nosotros, como no podía ser menos en este caso.

Como digo, su discurso dista mucho de ese discurso optimista, al cual usted hacía referencia la semana pasada, perdón, el día que se debatía el trámite de esta ley. No voy a hablar del cómo

se ha tramitado esta ley. Evidentemente, como decimos es un fraude absoluto a este Parlamento que los servicios del Departamento de Cohesión Territorial pongan a disposición de los partidos una ley, no pueden negarlo, como digo hay pruebas físicas en el que evidentemente se ve y se evidencia que es una ley que ha hecho el propio Departamento de Cohesión Territorial y que la han utilizado los propios grupos para presentarla.

Se ríe mucho la señora Aznárez, pero quizás es que les produce risa. Oiga, me gustaría ver qué opinaría usted si esto lo hace Navarra Suma, igual, estaba usted en la pancarta, seguramente. Donde ya no la vemos, por cierto, defender los intereses en este caso de los transportistas. Como sí que está haciendo —oiga, hay que reconocerlo— Podemos a nivel nacional, que, por cierto, está en contra de los peajes. Esa falta de criterio que tienen ustedes, la verdad, y ese poder mantener ese sillón en Políticas Migratorias hasta llegar a contradicciones internas, pero bueno, ya sabemos lo que es Podemos. Ahí queda en evidencia, evidentemente, lo que es Podemos y la ciudadanía, gracias a Dios, les está poniendo en su sitio. Por lo tanto, poco más que añadir a este respecto.

Como decía, me importa la opinión fundamental de los transportistas, y ahí se explica nuestra enmienda, señor Aguirre, yo creo que poco hay que explicar. Nosotros lo único que decimos es que Navarra no puede estar en peores condiciones que el resto y, evidentemente, lo que tenemos que hacer es favorecer a nuestros transportistas. Y lo hacemos con un aplazamiento de la aplicación de la ley hasta el momento en el que el Gobierno nacional del Gobierno de España ponga en práctica una ley de peajes.

Eso es lo que pedimos, única y exclusivamente, que creo que no sea nada retorcido en este caso, más allá de, como digo, que lo que pretendemos, aun en el fondo, que estamos en contra de los peajes, remarcar eso, lo que pedimos básicamente es que a nivel nacional, independientemente de que tengamos competencias, lo sé, soy consciente, nadie duda evidentemente de eso, pero lo que estoy pidiendo, creo que ustedes también son lo suficientemente inteligentes para entender que lo que pedimos es que los transportistas navarros no estén en peores condiciones que el resto. No pedimos nada más. Creo que es algo lógico, lícito, ético en este caso y que piden, por cierto, los transportistas a los que ustedes dicen escuchar. Creo que en este caso se han puesto los tapones y, como digo, no han hecho nada de caso a las reiteradas peticiones.

Mucho se ríe señora Aznárez, lástima que los transportistas la verdad que no se ríen. Entiendo que usted diga que los transportistas navarros viven en un paraíso fiscal. Eso decía el señor Buil, lo dijo, se atrevió a decir semejante cuestión y es falso totalmente, porque ya pagan sus impuestos. Por cierto, hay que recordar que son 275 millones de euros los que dan a las arcas forales los transportistas, el sector del transporte, por lo tanto, yo creo que han pagado bastante por las carreteras en nuestra Comunidad.

Otra cosa es que lo que ustedes hacen es plantear la solución o trasladar la solución a los transportistas. Lo fácil es eso, lo difícil es enfrentarse al problema, enfrentarlo y ponerle solución. No me digan ustedes que de un presupuesto de más de 5.000 millones de euros, no tienen más de 5 millones de euros para invertir en carreteras, porque no olvidemos todo esto, de 45 millones que ustedes van a sangrar a los transportistas solo son 5 millones de euros los que se van a liberar, el resto, 40 millones, si no es más, es para pagar el mantenimiento de la

empresa pública, el mantenimiento de los pórticos, el mantenimiento de los satélites, el coste porcentual que requiere el paso de vehículos. Por lo tanto, no olvidemos que ustedes van a liberar 5 millones de euros del presupuesto. Y no me digan ustedes que de un presupuesto de 5.000 millones de euros, 5 millones que es, como digo, lo único que van a liberar para las carreteras, no pueden hacer ustedes el esfuerzo, sino que tienen que sangrar 45 millones para colocar amigos, amiguitos, en los chiringuitos que tanto les gustan. Oiga, que en Andalucía les funcionó mal, que en Andalucía les fue muy mal y parece ser que también les va a ir mal, abandonen ese modelo de amiguismo, de chiringuitos, que sabemos que les gusta, pero oiga que, de verdad, que ya no tiene cabida en esta sociedad y evidentemente, gracias a Dios, insisto, los navarros también les pondrán a ustedes en su lugar.

Una ley que desprecia el sector del transporte, como ustedes desprecian a los transportistas, porque esta ley es despreciar, no escuchar y dejar a todo el mundo atrás, solo quedan ustedes en eslóganes. Porque efectivamente no es momento, señor Azcona, no lo era el día 3 de mayo, creo recordar que fue la fecha en la que se debatió, ni lo es ahora. Pero ese trueque, ese juego de que si usted no me aprueba la ley de vivienda yo no le voy a aprobar la ley de peajes, ese es el único interés. Es que, de verdad, han dejado de lado el interés de los navarros por el interés partidista. Es que, oiga, si ustedes salen a la calle y explican eso, me gustaría saber qué les iba a decir la sociedad, les iban a decir lo que les han dicho los transportistas, que son unos irresponsables. Eso es lo que les han dicho los transportistas verdaderamente, no lo dice el señor García Jiménez, lo dicen los transportistas en una nota de prensa emitida el lunes pasado.

Por lo tanto, oiga, si tanto dicen escuchar a la sociedad, si tanto dicen defender a la sociedad navarra, lo que tienen que hacer es, en primer lugar, no poner en práctica esta ley. Una ley que, como digo, no soluciona los problemas, porque ya me dirán ustedes cómo van a financiar los túneles de Belate, con 5 millones que ustedes liberan al año van a tener que buscar una fórmula de financiación. Los túneles valen más de 100 millones de euros, cómo van a hacer ustedes frente al pago, cómo van a hacer inversiones en las diferentes carreteras. Señor Azcona, se lo habrán, entiendo, escrito y le habrán han dicho que esto es lo que se va a hacer, que se va a hacer así, porque, claro, cómo van a financiar todas esas obras, qué fórmula de financiación. O, claro, con la modificación que se hace a través de las enmiendas, según la Directiva Marco, la Directiva Europea a la que se hace referencia, es que igual estamos abriendo la puerta a peajes en vehículos, que es lo que dice el título de modificación de la ley a la cual hace referencia y modifica la enmienda que presenta el Partido Socialista. Entonces, claro, tiene una explicación.

Sí, señor Aguirre, la referencia de la Directiva Marco a la que usted hace referencia incluye en su título ya los vehículos, no solo vehículos pesados, sino vehículos. Por lo tanto, es que quizás la primera cuestión que nos deben ustedes dar respuesta es esa: ¿Se aplica también según la Directiva Marco Europea, la /92? Como digo, no se la inventa el señor García, es mirar la documentación o el título, ver el artículo 18.d).bis y, luego ya, la modificación del anexo y, básicamente, se ve que se aprobó en el Parlamento Europeo una modificación en la que se incluyen también a los vehículos. Por lo tanto, estamos hablando, según esta modificación de la enmienda, de que también va a haber el día de mañana sin ningún criterio o con que tome

la decisión el propio señor Ciriza de poner en práctica peajes a los vehículos. Oiga, igual también ese es el planteamiento que se hacen. Espero y deseo, como digo, que eso no sea así.

Vuelvo a insistir y a hacer preguntas que no dejan claras la propia ley. Primero, hacía referencia el señor Azcona a las medidas fiscales, ¿cuáles van a ser esas medidas fiscales? ¿Qué política comercial? Porque, a la ley a la que ustedes miran con cariño, que es a la del País Vasco, a la de Gipuzkoa exactamente, a las Juntas de Gipuzkoa, se establece en la propia normativa cuál van a ser la política comercial, los máximos, mínimos, y cuáles va a ser las medidas fiscales que van a conllevar. Eso lo lleva la ley e, insisto, yo lo único que he hecho es estudiar, revisar y preguntar mucho, quizás, el cómo se debe tramitar esta ley, porque, insisto, una ley debe aplicar estas cuestiones.

Ya sé, señora De Simón, que igual quizás le aburra mi discurso, pero creo que es conveniente, en este caso, el plantear estas claves que yo las considero fundamentales. ¿Qué coste tiene el mantenimiento de la empresa pública? ¿Cuál es el coste de la empresa pública? ¿Tendrá un coste? ¿Va a tener personal, va a tener técnicos? ¿Cuál va a ser la cuota de la empresa pública? ¿Bildu? ¿PSOE? ¿Geroa? ¿Podemos? ¿Cuál va a ser la cuota? Porque también entiendo que estará quizá repartida la cuota. Seguramente así será, ustedes son bastante inteligentes a la hora de repartir, otra cosa es a la hora de dar y favorecer al propio ciudadano.

Como digo, ¿cuánto se libera si no son esos 5 millones? Estamos pendientes, cierto, del estudio que está haciendo el Gobierno de Navarra. Claro, planteamos una ley sin tener ningún tipo de estudios. Otra cosa, ustedes plantean que la ley es necesaria para poner en práctica los túneles de Belate, falso de toda falsedad. La ley no es obligatoria para poder invertir en los túneles de Belate o recibir cualquier ayuda de la Unión Europea. Eso no es cierto, por lo tanto, ustedes ponen peajes porque les interesa, porque quieren quitar de los bolsillos de los transportistas, del bolsillo de los currantes de Navarra 45 millones de euros para liberar, como digo, 5 según la previsión. Señor Araiz, si usted tiene mayores datos, le agradezco que, evidentemente, me los facilite, porque este Gobierno, de verdad, la ley de la transparencia, no nos da mucha información. Si tengo los cálculos, me parece que liberar poco se libera, porque el coste que tiene de porcentajes y demás es superior a los 45 millones. Pero bueno, entiendo que serán los expertos los que facilitarán esa información el día de mañana.

Vuelvo a reiterar que nosotros estamos en contra, lo hemos estado siempre de esta proposición de ley, proposición o proyecto, según cómo se mire. No era el momento la semana pasada o hace dos semanas, no lo es ahora y, efectivamente, no es una buena noticia, señor Alzórriz. No es una buena noticia que los transportistas navarros y las empresas navarras estén en peores condiciones, que los navarros tengamos que pagar más, igual para usted sí, porque su interés es hacer rico al Gobierno en vez de hacer o facilitar servicios a los ciudadanos. Lástima, creía que usted no era de esa postura, pero, como digo, el quitar de los bolsillos a los transportistas navarros, a los currantes navarros, porque los transportistas evidentemente son trabajadores, quitarles 45 millones tiene un pecado muy grande y ustedes entiendo que pagarán las consecuencias. Nada más, como digo, ya hay debate suficiente y, sin más, he de decir que votaremos que no a las enmiendas. Ahora voy a decir el por qué, por las dudas que también nos suscitan.

Como digo, la enmienda número del Partido Socialista, incluye un segundo punto en el que dice que el presente canon consiste en una tasa por uso de infraestructura, en realidad dice eso el artículo al cual hace referencia, para vehículos pesados. Ahí, como digo, es donde se añade, según la modificación de la nueva Directiva Marco Europea, la 92, en este caso modificada del 2020, el subtítulo o el título de vehículos, y ahí se engloba a todos los vehículos. Por cierto, es una cuestión que también está valorando el Gobierno a través del Ministerio de, en este caso, Movilidad. Como digo, no vemos esa modificación más allá de que se quiere incluir a los vehículos y, evidentemente, hacer negocio de esta nueva empresa pública.

Con respecto a la enmienda de Geroa Bai, yo creo que es justo en este caso que los transportistas no tengan que pagar de manera inminente con ese 21 por ciento de recargo que se quería establecer, la verdad es que deja mucho que desear ese afán recaudatorio que tiene esta ley, más allá de darles unos plazos, que me parece correcto evidentemente, no son sesenta, suelen ser noventa los medios de pago. Ya termino. Sí, señor Aguirre, es simplemente, tiene usted razón, por posicionarme en las enmiendas.

Se incluye también en la enmienda número 3, con respecto a la cuantía del canon, un nuevo apartado que evidentemente requiere de mayores costes y no implica realmente hacia dónde va a ir destinado ese dinero. La diferencia entre vehículos pesados 1 y vehículos pesados 2, tampoco se conoce cuáles van a ser las tarifas, si van a tener porcentaje de descuentos, etcétera. Por lo tanto, esperaremos, como digo, a esa explicación, que ahora no nos han dado.

Geroa Bai presenta otra enmienda, que nosotros tampoco estamos de acuerdo, independientemente de que pueda repercutir, o no, en los transportistas. Quizás creemos que es a peor, porque es aceptar esta ley. La enmienda 6, evidentemente es una modificación sustancial en este caso.

Y luego, sí que me detengo en la 7, en la cual, básicamente se dice que los peajes van a ser en todas las carreteras a posterior del 31 diciembre. Mi pregunta es: si la Nacional-121-A sigue en obras, ¿se cobrará o no se cobrará? y, sin más, con respecto a la nuestra, como digo, básicamente se trata de evitar que los transportistas navarros estén en peores condiciones. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias a usted, señor García. Continuamos con los turnos de intervenciones de los grupos parlamentarios, en este caso es el turno del Grupo Parlamentario EH Bildu. Señor Araiz, cuando quiera.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari andrea. Arratsalde on guztioi. Nuestro grupo parlamentario va a votar a favor de las enmiendas que se han presentado de forma conjunta con otros grupos parlamentarios, va a votar a favor también de las enmiendas que han presentado en solitario el Grupo Parlamentario Geroa Bai y va a votar en contra de la enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Navarra Suma que ha sido defendida, en este caso, por el señor García.

Nos reafirmamos en las cuestiones que hemos venido ya en los largos y tediosos debates que llevamos a lo largo de esta legislatura sobre este tema, en la que hay una serie de cuestiones que nos han preocupado y creo que hemos tenido oportunidad de ir fijando de forma conjunta

y de forma mayoritaria, ampliamente mayoritaria, en este Parlamento. Desde luego, los principios de actuación en esta materia, creo que ya se lo han dicho aquí, provienen de la propia directiva de que: quien usa, paga, y quien contamina, paga. Por lo tanto, creemos que deben guiar la actuación, o deberían ser los elementos que guíen la redacción de esta proposición de ley y, en su caso, de la legislación que se establezca en Navarra.

Por lo tanto, creemos que, ya lo dije el otro día en el Pleno en el debate de admisión de la proposición de ley, hay que ser conscientes de la labor pedagógica que hay que hacer en torno a esta materia. No es una materia fácil, no es una materia, digamos, que la ciudadanía lo entienda de una forma mayoritaria, en tanto y cuanto hay argumentos, como los que plantea el señor García, diciendo que ya pagamos impuestos y, como ya pagamos impuestos, que no nos cobren por ningún tipo de uso de la carretera. Pero creemos que hay otros principios, como digo, de actuación que están por encima de ese planteamiento que se hace para justificar la no aprobación de esta proposición de ley.

Creemos también que las finalidades ya las hemos citado, ya se han citado aquí, no solo el tema del destinar al mantenimiento de infraestructuras y a la organización de nuevas infraestructuras en esta materia. Creemos también que debiera haber a futuro, y así se recoge en la propia proposición de ley, destinarse a financiar desde luego políticas públicas de movilidad sostenible. Y creemos que, en ese sentido, no solo deben ser objetivo de la financiación los déficits de explotación de estas infraestructuras.

Respecto de otras cuestiones que se han planteado, decía el señor García que esto cómo se va a financiar, si con peajes a la sombra, no se preocupe, que no va a haber más peajes en la sombra. Yo creo que si algo ha quedado meridianamente claro entre los acuerdos que alcanzamos algunos grupos parlamentarios y algunas fuerzas políticas fue precisamente que si apostábamos por este sistema de financiación complementario a otros, era a costa de que quedara claro que no se iban a implantar peajes en la sombra. Desde luego, no vamos a dejar o no queremos dejar la herencia que ustedes le dejaron a esta Administración Foral, lo que supuso en la A-12 y en la A-21 esa herencia recibida.

Ya creo que en su momento se le contestó en el Pleno, ustedes han dejado una herencia de más de cien millones de euros todos los años que impide que cualquier otra política y cualquier otra financiación, vía recaudación tributaria, pueda solventar ese agujero de cien millones de euros y el sobrecoste no solo que se vaya financiando año a año, sino el sobrecoste final que suponen los peajes en la sombra respecto de una financiación ordinaria, como pudiera ser o pudiera haber sido en su momento incluso una Concesión Administrativa. Desde luego, esos más de novecientos millones de euros que vamos a pagar, por la gracia de Unión del Pueblo Navarro y de quienes apoyaron estos sistemas de peajes en la sombra, también creemos que hay que ponerlos todos los días sobre la mesa.

No voy a entrar en otras consideraciones que usted ha hecho, ha vuelto a hablar de los chiringuitos, ha vuelto a hablar de mil cosas. Yo creo que tendremos oportunidad de debatir sobre la sociedad pública. Ya le dije el otro día, espero que renuncien a participar en el Consejo de Administración, que tengan, digamos, la coherencia política para decir, si eso es un chiringuito, si esa sociedad pública va a ser un chiringuito, cuando se establezca en sus estatutos y cuando se establezca la posibilidad de que el Parlamento designe a una

representación de todos los grupos parlamentarios, el suyo renuncie. Por lo menos, no sé si tendrá la decencia política de, si le designan a usted, que renuncie a esa designación. Porque decir que la creación de una sociedad pública con estas finalidades y con estos planteamientos es un chiringuito, yo creo que piensa, en este caso, el ladrón que todos son de su condición. Cuando ustedes creaban institutos o cuando a ciertos elementos en la Comunidad de Madrid le han ido regalando presidencias, gerencias, ciertos chiringuitos, que no tenían ninguna actividad, que la única actividad y el único coste presupuestario era pagar los sueldos, y no quiero citar aquí ahora a nadie, pero desde luego tenemos en mente a algunas personalidades públicas, yo creo que no es nadie el Partido Popular para dar ejemplos de chiringuitos, ni para dar ejemplos de otro tipo de financiaciones.

Respecto de las enmiendas, yo creo que las enmiendas que se han presentado por nuestro grupo parlamentario, conjuntamente con otros, vienen a, ya se ha dicho aquí, reforzar desde el punto de vista técnico el contenido de la proposición de ley. En relación con la que se plantea en la enmienda número 1, yo creo que el señor García ha estirado de tal manera el título, el nuevo título, hay que decir que efectivamente es el nuevo título, fue una modificación de la directiva del 99 aprobada, ya lo dije en el Pleno, la Directiva 2022/362 de 24 de febrero del 2022, muy reciente, y modifica, entre otras cuestiones, este título. Ahí se habla de las tasas de infraestructuras, se recoge este concepto de tasa de infraestructura, que es lo que aquí se está planteando, una tasa percibida con el objeto de recuperar los costes de construcción, mantenimiento, funcionamiento y desarrollo relacionados con infraestructuras soportadas por un Estado miembro. Esto, digamos, con la definición que se hace en el propio artículo 2 de esta modificación de la directiva sobre costes de construcción, queda claro a qué se refiere, se refiere a que durante los últimos treinta años, es decir, estamos hablando de un periodo de treinta años en que ninguna de las vías que se recogen en el artículo 2: la A-1, que creo que fue inaugurada en el 2003; la A-10, en el 1994; la A-15, en el 95; la A-68, en el tramo más reciente de Navarra, sería del 2002. Por lo tanto, creo que encaja perfectamente también en los plazos, y por eso entiendo que no era tampoco necesario establecer la propia definición de los costes a la hora de dar una serie de datos con relación a que, si fueron implantados después del 10 de junio del 2008, serían treinta años a partir de la fecha hacia atrás de la fecha de implantación y, por lo tanto, no habría problemas en ese sentido.

Y luego, se aclara, y yo creo que es interesante que se aclare también, que constituye una prestación patrimonial de carácter público, de conformidad con lo que recoge la Disposición Adicional trigésima de la Ley Foral 13/2000 de 14 de diciembre, que esta fue una modificación que se introdujo en el año 2018 para determinar claramente qué eran las prestaciones patrimoniales de carácter público. En este caso estamos hablando de una prestación, en la que se exigen para la prestación de un servicio gestionado de forma directa mediante personificación privada, en este caso a través de una empresa pública, etcétera. Por lo tanto, yo creo que estas dos precisiones técnicas son interesantes y mejoran en su caso la redacción del texto.

Respecto de las enmiendas la 2, la 3 y la 4 presentadas por Geroa Bai, yo creo que mejoran el texto, pero después del debate que tuvimos en el Pleno yo pensaba que iban a ser enmiendas de otro calado, en el sentido de cuestionar. Yo creo que complementan adecuadamente el texto, pero, como digo, tampoco suponen una revolución del texto. Al contrario, se habla, en

este caso, de lo que es el devengo y el pago, y se establece que el pago se realizará en un plazo determinado. Bueno, puede ser una política también interesante, en este caso, para cualquier usuario, cualquier transportista va a tener la oportunidad de pagar en sesenta días en lugar de pagar automáticamente por el hecho de pasar por estos arcos o ser detectado —creo que la tecnología va a ser por arcos— por arcos.

Y luego también la siguiente enmienda, la número 4, lo que se establece es la categoría de los vehículos. Aquí queda claro que estamos hablando, única y exclusivamente, de vehículos pesados. Se repite, creo, desde el artículo 2, pero por si le quedaba alguna duda, señor García, yo creo que el hecho de que se introduzcan estas tres, hay adiciones a este artículo 4, perdón, estas dos, con relación a pesados 1 y vehículos cuando una masa autorizada sea superior a 3,5 o igual a 12 toneladas, estamos hablando de vehículos pesados, no estamos hablando de vehículos ligeros, por mucho que la directiva posibilite que en un futuro se pueda incluso también cobrar a los vehículos ligeros. Eso es así. Pero en este caso, la opción por la que se ha planteado en Navarra no es el pago de vehículos ligeros, como usted está tratando de dejar encima de la mesa, de confundir un poco el debate y de confundir a la opinión pública, usted dice que aquí han puesto la mención a la Directiva 1999, pero como ha cambiado el título les van a implantar.... No, mire. La cuantía del canon se determina en este caso en función de una clasificación de vehículos y ningún vehículo ligero encaja en ninguna de estas dos cualificaciones.

En relación con la enmienda número 5 del Grupo Parlamentario Geroa Bai, nos parece, lo que es el recargo, establecer también en línea similar a lo que establece la Ley General Tributaria una clasificación escalonada. En ese sentido, tampoco creemos que no aporte nada, clarifica, pero tampoco es una modificación sustancial.

Creo, en la enmienda número 3 presentada por nuestro grupo parlamentario junto con otros, que queda claro que son costes de construcción, incluidos también los gastos de los elementos medioambientales, y uno de los principios que debe regir, porque así lo establece y porque incluso ha habido varias sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea sobre esta materia en relación con Alemania y las que ha habido aquí con relación a Gipuzkoa, sobre la no discriminación directa e indirecta. Eso creo que también había que ponerlo y así se ha expresado de forma clara. Y creo que nada más.

Con relación a su enmienda, a la enmienda presentada por Navarra Suma, simplemente he de señalar que usted ha dicho aquí algo que la enmienda no dice. Yo creo que es importante decirlo, porque ustedes han redactado una enmienda, supongo que también para quedar bien con el sector, no sé si es que el sector se lo ha pedido así en estos términos, pero si leemos la enmienda como tal, dice: «esta ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de Navarra». Aquí se acababa la redacción original de la disposición final y ustedes han añadido: «si bien su eficacia quedará suspendida hasta el momento en que se implante efectivamente». Yo no sé lo que es implantar efectivamente. ¿Implantar efectivamente el pago por uso de las carreteras por parte de la Administración General del Estado, en dónde? ¿En una sola vía? ¿En una carretera? ¿En todo lo que es la red de autovías? Ustedes no lo han establecido y, desde luego, esto, incluso su aprobación, yo creo que nos llevaría a una situación en la que no sabríamos cuándo se ha aplicado efectivamente. Es decir,

si ustedes hubieran puesto cuando se apruebe una ley que determine..., cuando en el 50 por ciento de..., no lo sé, pero es que ustedes han utilizado un término absolutamente ambiguo para no decir nada, para no pillarse, supongo, los dedos y que es de imposible interpretación. Ya nos explicarán en el turno de réplica qué es implantar efectivamente, supongo. Ya tendremos también contrarréplica, no se preocupe.

Por lo tanto, yo creo que la enmienda la podían haber redactado mucho mejor y más clara y, digamos que con el objetivo que ustedes pretendían, decir: hasta que no se apruebe una ley de uso de no sé qué. Pero es que ustedes hablan de implantar efectivamente, como le digo, ¿en una vía de alta capacidad? ¿En una autovía? ¿En la autovía Madrid-Soria? No sé en dónde, ¿en cuál? ¿En toda la red? Por lo tanto, yo creo que aquí se han querido poner una medalla ante el sector, pero, desde luego, desde el punto de vista de la redacción han sido poco felices.

Termino, como digo, nosotros vamos a votar a favor, votaremos a favor también en el Pleno del dictamen que se establezca. Creemos que su aprobación no va contra nadie, por mucho que el sector lo entienda en esos términos.

Yo creo que queda pendiente un tema, que siempre lo citamos, que se ha dicho por parte del portavoz de Geroa Bai, que es el tema del tratamiento que debería recibir de forma fiscal también el sector, entendiendo que debiera haber algún tipo de política de apoyo al sector. En este caso en la ley, si hablamos de que no puede haber ninguna discriminación directa o indirecta, no puede recogerse, pero creemos que hay otros instrumentos, que tenemos instrumentos y que la Administración Foral debería de plantear otros instrumentos para ese apoyo al sector. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Araiz. Continuamos con el turno de intervenciones, es el turno del grupo parlamentario Podemos Ahal Dugu. Señora Aznárez, cuando quiera.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Mila esker, lehendakari anderea, eta arratsalde on guztioi. Bueno, el debate iba bien, bonito e interesante, *ondo*, abriendo el debate el Partido Socialista enmarcando la ley, las enmiendas planteadas por los cinco grupos, las de Geroa Bai. Un debate creo que sensato a estas horas. Y llega el turno de Navarra Suma, hombre, y que empiece a hablarnos de teatro, de egos, de sapos, le ha faltado solamente utilizar testosterona a toneladas, señor García Jiménez.

Estamos hablando de carreteras y de repente empieza usted a hablar de otras cuestiones que se pueden ir desmontando, ya se las ha desmontado el señor Araiz Flamarique. Usted nos pregunta varios temas con respecto a la ley y otras cuestiones como por ejemplo, suelta: ¿y quién va a pagar los túneles de Belate? Tengo una fórmula: el peaje en sombra, ponemos un peaje en túnel. Utilizando sus mismos argumentos, el peaje en túnel igual serviría también. No lo inventaron ustedes, pero fíjense, peaje en sombra, peaje en túnel y, dejamos para décadas y décadas también lastrados los Presupuestos Generales de Navarra, y que los bolsillos de los contribuyentes de toda Navarra vayan pagando esos peajes en sombra y peajes en túneles.

Luego, usted decía que la empresa pública es un chiringuito, es que, señor García Jiménez, se mete usted en unas..., no sé cómo denominarlo, (MURMULLOS). En unos berenjenales, en unas

situaciones que yo creo que mejor debería obviar, y lo hemos dicho. Yo creo que después de las últimas elecciones en Castilla y León, vaya chiringuitazo, el Vicepresidente primero o es todo, segundo, no sé si es todo, como tienen tan poco poder Ejecutivo, el chiringuito que se han montado ustedes allí. No sé si ahora en Andalucía ocurría lo mismo, si el Partido Popular necesita también a Vox para gobernar, porque es lo que se está diciendo, que si gobierna el Partido Popular con los votos de Vox, Vox también querrá otro chiringuito más.

Por lo tanto, señor García Jiménez, una vez hecha la terapia grupal, que nos ha tenido usted aquí como de esos quince minutos diez de terapia grupal, he de decirle que desde Podemos Ahal Dugu mantenemos la palabra dada. Es la que mantuvimos cuando se constituyó la Mesa de Carreteras, cuando firmamos también el acuerdo de legislatura, ese acuerdo-programa que también incidía en incrementar los recursos destinados a la conservación de carreteras de Navarra. Lo decía también el portavoz de Geroa Bai, aquel modelo insostenible que nos ha traído hasta aquí de Gobiernos de Unión del Pueblo Navarro con el Partido Popular, bueno, hay que revertir aquellas formas que de nada sirven para, como decía, incrementar esos recursos destinados a nuestras carreteras. También teníamos en mente ese horizonte que acordamos los cinco grupos de asegurar esa suficiencia financiera para la adecuada conservación, como la ejecución de las principales obras pendientes y ampliación en un futuro de la red de carreteras de Navarra, porque, como suelen decir ustedes, esto también fomenta el desarrollo económico, la cohesión territorial y social.

Por lo tanto, ese es el marco en el que nos hemos movido Podemos Ahal Dugu desde el inicio de la legislatura hasta el día de hoy, de ahí no nos hemos movido. No sé el resto lo que ha hecho. Podemos Ahal Dugu es lo que ha ido trabajando durante estos meses, y con ustedes compartimos también esa Mesa de Carreteras con las soluciones que nos daban o los criterios que nos daban para seguir acometiendo esa conservación de nuestra red de carreteras.

Se presentan enmiendas a la ley entre Partido Socialista de Navarra, Geroa Bai, Euskal Herria Bildu Nafarroa, Podemos Ahal Dugu e Izquierda-Ezkerra. Presentamos cinco enmiendas, tres de sustitución, que son también de carácter técnico, y dos de modificación; e independientemente, dentro de ese acuerdo, Geroa Bai lo que pretende es presentar en solitario cinco enmiendas, que sí que vamos también a apoyar, tres enmiendas que vamos a apoyar, disculpe, porque en definitiva también acompaña mejor al texto, a la propia proposición de ley. Por lo tanto, como tenemos que seguir debatiendo esto en el último teatro, señor García Jiménez, que es en el Pleno, —tenemos todos y todas bono para el jueves con ese gran teatro, esa gran escenificación— he de decir que apoyaremos todas las enmiendas que se han presentado conjuntamente, excepto la de Navarra Suma que votaremos en contra. Mila esker, lehendakari anderea.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señora Aznárez. Es el turno de intervención del grupo parlamentario Izquierda-Ezkerra. Señora De Simón, cuando usted quiera.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: Muchas gracias, señora Presidente. Arratsalde on, muy buenas tardes, señorías. Nosotros vamos a votar a favor de la ley, de todas las enmiendas excepto la de Navarra Suma, este ha sido nuestro compromiso desde una posición que sí que voy a mencionar escuetamente, pero sí que quiero incidir en porqué de esta posición.

Bajo nuestro punto de vista se trata, esta ley, esta norma, de dar una respuesta coyuntural a una situación que, bajo nuestro punto de vista, debe ser coyuntural. Me explico, tenemos una red de carreteras que necesita mejorar y mucho, una capacidad presupuestaria muy mermada, con poca o escasa capacidad para mejorar las carreteras o generar nuevas infraestructuras que son absolutamente necesarias, sobre todo pensando en la inseguridad. Pero es que además, esa capacidad, esa poca capacidad presupuestaria viene determinada por un lado, por esos peajes en sombra, que ya se ha explicado, que se arrastran desde hace años con un modelo de financiación que Izquierda-Ezkerra ni compartimos entonces ni compartimos ahora, y por una insuficiencia de ingresos.

La posición de Izquierda-Ezkerra en esta cuestión es que nosotros y nosotras creemos que las carreteras, como cualquier otro servicio público en definitiva, se han de sostener con la vía de los impuestos. Hay una insuficiencia de ingresos. Hemos traído a este Parlamento propuestas para aumentar esos ingresos fiscales, además, abundando en una mejora de la justicia fiscal. Se trata, señor García, precisamente de eso, que cada cual pague y contribuya con lo justo. En este sentido, nosotros entendemos que hay que agravar, claro que hay que agravar a quienes tienen o ganan más. Claro que hay que agravar a aquellos y aquellas, en particular a empresas, que tienen grandes beneficios. Hay que gravar este impuesto de sociedades que ahora mismo está contribuyendo de una manera mucho menor que cualquier trabajador o cualquier trabajadora. Pero esto no ha podido ser y, por lo tanto, en esta situación creemos que esta es una propuesta que en estos momentos da una solución y que, además, es una propuesta, una ley, que ya lo han comentado, que no establece peajes para cualesquiera de los vehículos, sino a los vehículos pesados, un peaje a aquellos vehículos que desgastan más la red viaria.

Mire, señor García, la propuesta de Navarra Suma a mí no me convence, pero no me convence ni su intervención ni lo que usted propone, porque sigue proponiendo más gastos, pero no actúa sobre los ingresos y estas cuentas no salen. No sé, los Reyes Magos, Papá Noël o el Olentzero, cualquiera de estos personajes tan simpáticos, tan amables y tan generosos no van a traer estos dineros. No los traerán, se dedican a otro tipo de cuestiones, y no precisamente a estas. ¿Cuál es su fórmula, la de Navarra Suma, la que propone hoy el señor García para financiar las carreteras? ¿Más peajes en la sombra, que limiten la capacidad presupuestaria para años venideros y que dejen más endeudadas a las futuras generaciones? Nosotros por ahí no vamos a pasar. Por lo tanto, pues sí, un mal menor, así se lo voy a decir. Así lo vemos desde Izquierda-Ezkerra, pero entendemos que es absolutamente necesario modernizar y reformar nuestras carreteras. Algunas con más urgencia que otras, pero sobre todo pensando en la seguridad. Ojalá, señor García, tuviéramos un transporte ferroviario de una red ferroviaria que permitiera transportar mercancías y eliminara de estas carreteras ese montón de vehículos pesados que atraviesan Navarra todos los días, pero esa no es la situación. Cuando consigamos todo eso, seguramente no estaríamos votando una ley de estas características. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdalena Alegría): Muchas gracias, señora De Simón. No sé si van a utilizar los grupos turnos de réplica, todos. Señor García, usted también, sí. Señor Araiz, también. (MURMULLOS). Continuamos con un turno de réplica, en este caso sería el turno del grupo parlamentario Partido Socialista. Señor Aguirre, cuando quiera.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Muchas gracias, señora Presidenta. Comenzaré con la enmienda que ha planteado Navarra Suma, porque he dicho que en función de lo que escuchásemos nos posicionaríamos. No, la posición era clara, vamos a votar en contra, y usted ya lo sabía, lo que pasa es que quería decir que expondremos nuestro posicionamiento en función de lo que usted dijese, porque teníamos también alguna duda, como explicaba el señor Araiz, porque ya no es la redacción que se quiere incluir en la disposición final en la ley, sino la motivación, que riza el rizo.

Dice que Navarra tiene competencias propias para decidir el pago por uso de las carreteras que transcurren por el territorio de la Comunidad Foral, es cierto. Si bien la postura de quien presenta esta enmienda es que el ejercicio de la competencia debe ser para no imponer peajes en Navarra, que es lo que vienen defendiendo, se pretende evitar que los navarros, una vez más, queden en peor situación precisamente por dicho autogobierno. Eso enlazado con el texto de la enmienda, que dice que si ya en el Estado se pone una ley de peajes, se pondrán peajes también en Navarra, es lo que nos generaba descuadre, es decir, si el Gobierno central no pone peajes, aquí no los ponemos porque tenemos autogobierno, es decir, si el Gobierno central los pone, nosotros también los pondremos en Navarra; entonces diría que estamos haciendo seguidismo del señor Sánchez. Por lo tanto, era algo que nos generaba un pequeño círculo vicioso que no terminábamos de entender y con su explicación, tampoco se ha quedado aclarado.

Usted dice que está pensando continuamente en los transportistas navarros, que está pensando en la ciudadanía navarra, lo que no sé es si dice lo mismo cuando ustedes ampliaron la concesión de la AP-15 hasta 2029, porque la AP-15 no pagan solo los transportistas, pagamos todos los que usamos la AP-15.

Por lo tanto, no sé si en la proposición de ley ustedes piensan en los transportistas, pero cuando hay que coger la AP-15 y con el vehículo que sea ustedes no piensan ni unos ni en otros. Por lo tanto, ahí hay cierto discurso demagógico, que es el que usted utiliza continuamente con este tema, tratando de apuntarse tantos que luego sus hechos, durante muchos años, les retratan.

Volvemos a escuchar nuevamente el tema de los chiringuitos. Yo no sé si es que en España y en Madrid, más concretamente a la Comunidad Madrid, el castellano está en riesgo, porque hace falta constituir una oficina del castellano. No sé si es que en Madrid no se puede hablar castellano o está perseguido el castellano o no. Por lo tanto, ahí está el señor Cantó haciendo acciones todo el día, actuando para proteger el castellano en este país y en la Comunidad de Madrid. Por lo tanto, vuelvo a decir, por sus hechos les conocerán, y usted no tiene mucho argumento para hablar de chiringuitos.

Continuamente ustedes están trayendo a este Parlamento demagogia, miedo, caos, y lo que están demostrando es que están nerviosos, están intranquilos porque no tienen capacidad para actuar, no tienen capacidad para influir en las decisiones que se toman en esta Comunidad y para llevar adelante actuaciones, como digo, que beneficien al conjunto de la ciudadanía, como viene siendo durante toda la legislatura.

La situación que estamos viviendo en Navarra con el tema de las carreteras, ya se ha dicho también por otros portavoces, nos han traído a unas necesidades de financiación brutales y abismales. Lo lamentable es que se pretenda trasladar aquí que Navarra tiene buenas carreteras, que las tenía, eso no es falso, pero es que además de tener hay que mantener. El mantenimiento de esas infraestructuras no se ha hecho por gobiernos anteriores y, como usted sabe perfectamente, por los gobiernos en los que ustedes formaban parte y, por lo tanto, ahora nos encontramos en una situación en la que tenemos una situación de las infraestructuras viarias bastante complejas.

Mire, yo no voy a entrar en sus, como digo, discursos demagógicos, en sus discursos del caos, etcétera. Mire, esta proposición de ley que debatimos hoy en esta Cámara nace del diálogo, del consenso y del acuerdo, y no nace del diálogo, del consenso y de acuerdo en los últimos quince días, ni en los últimos dos meses. Nace del diálogo, del consenso y del acuerdo durante mucho tiempo, desde que el Gobierno de Navarra constituyó la Mesa de Carreteras, en la que siempre se habló con la verdad, con transparencia, se puso encima de la mesa las necesidades que había y se pusieron encima de la mesa alternativas. Y ustedes siempre estuvieron esperando a que el Gobierno las pusiese a debate para ustedes plantear lo que es su posición, que es siempre contraria a la que plantea el Gobierno.

Yo no tengo mucho más que decir, más allá de que nuevamente ustedes se quedan fuera de las decisiones de esta Comunidad. Llevan ya mucho tiempo fuera de la toma de las decisiones relevantes y, por lo tanto, ese es su malestar.

Nosotros, los socialistas, el Partido Socialista Navarra tiene claro que la red de carreteras de nuestra Comunidad genera cohesión social y territorial. Esta es una propuesta que limita el canon de uso de carreteras a vehículos pesados y a cinco vías de alta capacidad y, por mucho que usted lo quiera ocultar, es así como aparece en la proposición de ley. A cinco vías de alta capacidad y a vehículos pesados que, con alguna de las enmiendas que planteaba Geroa Bai, se restringe más o se enmarca más qué tipo de vehículos son los que van a tener que hacer frente a este canon.

Una situación también donde, saben ustedes perfectamente, nueve de cada diez camiones que circulan por estas vías de alta capacidad son de fuera de Navarra, y eso es así. Más allá de eso, sí que compartimos con los grupos firmantes de esta proposición de ley y con Geroa Bai, con las enmiendas que ha presentado y con el trabajo que venimos haciendo, compartimos que hay que seguir estudiando y avanzando en esas medidas que puedan beneficiar, si cabe, a los transportistas y a las transportistas de nuestra Comunidad y, por lo tanto, es lo que seguiremos trabajando y avanzando. Con estas enmiendas que hemos presentado, con esta proposición de ley mejorada, con las enmiendas que se van a votar pretendemos mejorar una ley que supone una opción realista de poder atender a buena parte de las demandas existentes para que el IV Plan de Carreteras no quede en papel mojado como los anteriores.

Y para que no quede ninguna duda, por si acaso, votaremos a favor, como no puede ser de otra manera, de las enmiendas que ha presentado nuestro grupo, votaremos a favor de las enmiendas que ha presentado Geroa Bai y votaremos en contra de la enmienda presentada por Navarra Suma. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdalena Alegría): Muchas gracias, señor Aguirre. Continuamos con el turno de réplica, lo va a utilizar el Grupo Parlamentario Geroa Bai. Señor Azcona, cuando quiera.

SR. AZCONA MOLINET: Gracias, Presidenta. Simplemente voy a utilizar mi turno de réplica para hacer cuatro matizaciones o, por lo menos, responder a cuatro cuestiones fundamentalmente que ha manifestado el portavoz de Navarra Suma.

La primera, es obvio, y lo hemos dicho desde el principio, se puede repasar la hemeroteca, el debate de la toma en consideración, que Geroa Bai es favorable a los acuerdos tomados en la Mesa de Carreteras desde el principio, lo saben ustedes y lo saben también el sector del transporte, al cual se lo hemos manifestado también en las últimas reuniones mantenidas. Por tanto, estamos de acuerdo con el contenido, con el espíritu, con lo que se fundamenta en esta proposición de ley que, como he dicho, no voy a volver a argumentar, viene de unos análisis bastante extensos en los últimos años. Lo que hemos hecho es recoger propuestas trasladadas del sector y están aquí, están en estas enmiendas, con mayor o menor calado, por tanto, eso es lo que hemos hecho.

Respecto a alguna otra afirmación de datos en conservación de carreteras, los tenía a mano, usted suele utilizar casi siempre, bueno, estamos utilizando todos y todas prácticamente los mismos argumentos desde que hemos iniciado el debate en torno a la conservación de las carreteras. Pero ese mantra de que en los últimos años han ido degenerando las carreteras debido a la falta de presupuesto, según decía el señor García, yo hablo de ejecución presupuestaria en conservación: 2006, 17,3 millones; 2007, 18,5, 2008, 20; 2009, 20; 2010, 20,3; 2011, 21,3; 2012, 22; 2013, 22; 2014, 23; 2015, 23,3; —cambio de Gobierno— 2016, 22; 2017, 27,8; 2018, 26; 2019, 30,6; 2020, 33,8. Creo que los datos, son públicos y notorios. (MURMULLOS). No, estoy hablando de conservación y mantenimiento, que es lo que he estado hablando. (MURMULLOS). Estoy en el uso de mi palabra. Son datos de conservación y mantenimiento, que es una parte importante de las carencias de las carreteras, y son públicos y notorios. Por tanto, el problema no es de los últimos años, el problema es, como he dicho, de un modelo de financiación, de un modelo que no dota de suficiencia financiera a las carreteras de Navarra, y es una cuestión que se ha ido acrecentando en los últimos años.

La tercera, y creo que responde a la enmienda, ya lo he dicho, que ha presentado Navarra Suma, los transportistas y las empresas de transporte navarros pagan en la mayor parte de Europa en las vías de alta capacidad ya sus peajes. Un estudio, que hizo el Gobierno de Navarra y que también debatimos en este Parlamento, hablaba de que el 88 por ciento de los vehículos pesados que transitan por las vías de alta capacidad de Navarra son de fuera de Navarra. La pregunta es: ¿tenemos que pagar todos los navarros y las navarras que pasen estos vehículos y que deterioren las carreteras de Navarra? Yo creo que es una buena pregunta, los datos, como he dicho, el 88 por ciento era de media, en algunas de las vías habla del 97 y en otras del 75 por ciento, si tenemos que cargar solo a los navarros y navarras la conservación, mantenimiento y mejora de estas vías, cuando es utilizada en un 88 por ciento por personas que no pagan sus impuestos en Navarra.

Y, como último punto, le emplazo siempre, señor García, Navarra Suma, la necesidad está detectada, el problema también, ustedes hacen hincapié en sus intervenciones en el

problema, evidentemente lo compartimos: se necesita suficiencia financiera. Lo que no sabemos es lo que ustedes proponen para solucionar este problema. Sabemos lo que han hecho, y el sapo de lo que han hecho nos lo vamos a comer todos y todas, y nos lo estamos comiendo. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdalena Alegría): Muchas gracias, señor Azcona. Señor García, del Grupo Parlamentario Navarra Suma, cuando quiera puede utilizar la réplica.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidente. Creía que las cuatro matizaciones iban a ser el cómo, el cuándo, el por qué y no es el momento, pero parece ser que usted de los argumentos que utilizaba en la sesión anterior se ha olvidado completamente, porque su objetivo era sacar otra ley, la ley de vivienda, la de su Consejero, independientemente, como digo, del beneficio de los transportistas.

Decía usted que el 88 por ciento de los transportistas es de fuera, miente, porque también se les va a cobrar al tráfico interno. En ese mismo informe, ¿cuál es el dato que aporta? ¿Cuántos navarros transitan o vehículos pesados transitan en tramos internos? Esos también van a pagar. Van a hacer efectivo el pago, porque así lo estipula el varapalo jurídico que le dieron en este caso a Gipuzkoa. Por lo tanto, no mienta, no diga que solo van a pagar el 87 o el 88 por ciento de transportistas que son de fuera. Es falso, de toda falsedad. Van a pagar también, por ejemplo, un transportista que acceda en Tudela en la A-68 y salga en Castejón. También va a pagar y ese tráfico no es de fuera, es un transportista de Navarra que va a hacer efectivo el pago. Por lo tanto, diga toda la verdad y diga a quién va a afectar, a transportistas extranjeros, españoles y navarros. A todos les van a afectar los peajes de nuestra Comunidad.

Otra cosa, que creo que se lo deben ustedes de grabar a fuego, no importa la procedencia del camionero, sino la procedencia del producto que transporta el camionero. Mucho de ese producto sale de Navarra. Posiblemente, Volkswagen, el tráfico que tenga de vehículos son extranjeros, pero ¿qué vehículo llevan, el gallego? No señor, lleva el producto navarro que, evidentemente, repercute en la economía de nuestra sociedad, que da puestos de empleo, que da trabajo y que da dinero a la sociedad. Eso es lo que transportan los transportistas que circulan por nuestra Comunidad. Parece que el discurso de que yo no quiero que paguen y no voy a pagar por todos aquellos que pasan por Navarra, es que si aplicamos eso a todos, todo el que venga a San Fermín no quiero que disfrute de las fiestas de San Fermín, pero es que el que viene también deja su dinero y el transportista que viene de fuera se aloja en hoteles, paga en hoteles y consume en nuestra comunidad. Por lo tanto, ese discurso, señor Azcona, la verdad es que le deja usted en una posición un tanto, quizás, fuera de lugar. Pero bueno, oiga, es la única argumentación a la que ustedes pueden hacer referencia. Como digo, importante, importa el producto que transporta el propio transportista, y esos son, como digo, los que van a pagar.

También decía la señora De Simón, he de reconocer, y es cierto, que su posición ha sido coherente. El señor Nuin en la última Comisión dijo que evidentemente el apostaba por peajes. Ahí usted ha sido bien clara, lo ha sido antes y lo es ahora, apostaba por los peajes. Como también lo hacía en esa misma Comisión el señor Araiz. Quien hacía una versión contraria a la que hoy defienden era el señor Garmendia, oiga, que el señor Garmendia no

defendía, por lo tanto, eso es demagogia. Y, señor Aguirre, mire, lo dejo para el final, la verdad, creo que hay cuestiones suficientes que quiero debatir con usted.

Decía, como digo, Izquierda-Ezkerra que hablaba de que los transportistas que circulan por nuestras carreteras que no vamos a ser los navarros los que pagamos, insisto en que esos transportistas también generan una economía en nuestra Comunidad. Por cierto, que sepa que los peajes no los van a pagar directamente aquellos empresarios que parece ser que ganan mucho dinero en Navarra, creo que los empresarios no dicen lo mismo, sino que va a repercutir directamente en el cliente, en usted. Cuando vaya a comprar el pan, seguramente, cuando se apliquen los peajes, usted pagará más dinero, porque evidentemente va a repercutir en el cliente. Ese cliente, esa persona, ese currante de nuestra Comunidad no creerá que tiene dinero suficiente para también soportar un gasto más: la luz, el gasoil. Imagínense, van sumando hasta que algún día explote, eso es lo que la izquierda quiere, presionar hasta que la herencia sea nula. Esa es la herencia que está dejando este Gobierno en nuestra Comunidad, un desierto. Desgraciadamente es la herencia que dejan, pero parece ser que tendrá fecha de caducidad.

Más de cien chiringuitos, señor Aguirre, quitaron en Andalucía cuando el Partido Popular entró a gobernar, pero no me voy a ir lejos. Chiringuitos ustedes aquí tienen varios, como digo, creados recientemente, entre ellos el Instituto Navarro de Finanzas y la Oficina Anticorrupción. Por lo tanto, señor Araiz, no se vaya tan lejos, quédese en Navarra, que hay bastantes ejemplos para hablar de la Comunidad de Madrid; que, por cierto, cuando quiera debatimos y, quizás, hasta usted opine, en según qué cuestiones, igual que en la que gobierna en esa comunidad, porque evidentemente aquí lo que están haciendo deja mucho que desear.

Solo le he preguntado una cosa y es que cómo iban a financiar el poner satélites, el poner barras, arcos y demás. Yo no le he dicho si es con peaje en sombra, yo le digo que es una inversión, hace falta una inversión real para ponerlo en práctica. Mire, según el cálculo que yo he hecho humildemente, según los datos a los que yo he podido acceder, el coste de implementación de las medidas requiere de: barreras, euro al año, de 1,5 millones de euros; arcos, 1,3 millones de euros; el satélite, 51,8 euros por cada vehículo y por cada kilómetro. Si hacemos esa estimación, el coste que tiene al año la A-10, en cuanto a kilómetros, pódicos y satélites, son —ahora le voy a decir— 22,5 millones de euros que, evidentemente, pueden ser anuales o no, en función del número de vehículos. Haciendo, como digo, el IMD, la media del año 2015 y la del 2020, que es el último dato que hay, por lo tanto, ese es el coste que tendría. Son cinco vías, si multiplicamos esa media por cinco, oiga, se nos va a los cien millones. ¿De dónde van a sacar más de cien millones para financiar esa inversión inicial? ¿No van a endeudarse? Van a tener dinero, para eso sí que van a tener dinero los presupuestos, van a aportar a la empresa dinero para que haga esto. Entonces, oiga, esa doble vara de medir, me dicen ustedes que no tienen dinero para poner medidas de conservación, pero para gastar para pagar sí, no nos importa, nos gastamos 100, 150 o lo que haga falta, que la cuestión es recaudar, que esto es lo importante.

Señor Azcona, se ha olvidado de sumar una parte importante a los presupuestos, que es la parte de obra nueva, que, evidentemente, dejan esa diferencia del 2011, el año que menos se invirtió en la crisis, en 1,3 millones de euros, diferencia con lo que usted en el Gobierno en los

primeros presupuestos hizo. Por lo tanto, se olvida de sumar una parte importante que, como digo, es obra nueva. Una cosa es conservación, ustedes vinieron, cambiaron los presupuestos y desarrollaron en una misma línea la suma total de lo que se va a invertir en carreteras. Anteriormente en los presupuestos había otra línea que era obra nueva, y en esa obra nueva sume usted una media de 5,7 millones de euros. Por lo tanto, se ha olvidado de sumar una parte importante que le deja en muy mal lugar a usted, como digo, en la videoteca hay documentación que lo acredita. Además, el anterior Consejero, el señor Ayerdi, dijo claramente que sabía que había que hacer un recorte en estas cuestiones por falta de previsión y falta de dinero. Por lo tanto, no es algo que me invento yo, sino que lo reconoció el propio Ayerdi.

Con respecto al señor Aguirre, dos cuestiones que considero que también creo que son importantes de reseñar. Como digo, hablaba de la AP-15 gratis ya, peajes ya, esa es su demagogia. No voy a discutir con usted porque a eso usted también me gana. La verdad es que habla de la gratuidad de la A-15, sí, a la que usted en los Presupuestos Generales del 2018 votó que no. Hoy cualquier ciudadano que transita en 24 horas con el VIA-T lo hace de manera gratuita, si es por usted no, porque, como digo, votó no a esos 12 millones. Por cierto, a día de hoy, la gente de La Ribera y del norte de Navarra transita durante 24 horas de manera gratuita, en un plazo de 24 horas para venir a Pamplona a hacer servicios y, como digo, no es gracias a usted, sino al pacto UPN del Partido Popular que se firmó en el año 2018.

Con respecto a la empresa pública, entiendo que ustedes tendrán ahí su justificación. Decía también la señora Aznárez que el señor Araiz había justificado bien mis argumentos, se ha justificado a él, ha justificado su postura, porque efectivamente, si usted bien sabe, en el principio de no discriminación, ahí en la propia interpretación de la Directiva Marco dice que, evidentemente, no se puede discriminar y, por lo tanto, que si se implanta peajes en un Estado miembro de la Comunidad Europea, tendrá que ser a todos los vehículos y no habla de la diferencia entre vehículo pesado y vehículo ligero. La interpretación 12, que es la que expresamente habla, a petición de Finlandia, en la que, como digo, solicita un informe, ahí se establece que hay un principio de no discriminación. Y en ese principio se establece que si se ponen peajes, deberán ponerse a todos. Y por cierto, ese es el retraso que está teniendo Gipuzkoa, porque evidentemente se está planteando abrir a los vehículos para evitar problemas con la justificación que tienen que emitir a Bruselas.

Como digo, que van a poner peajes en vehículos lo tengo clarísimo, porque es una exigencia que dice que está haciendo a los Estados miembros la Comunidad Europea a través de la interpretación de la Directiva. Por lo tanto, no es algo que nos inventemos nosotros, es algo que, como digo, solicita Finlandia en un informe y es la Comunidad Europea la que establece esa pauta a seguir de cara al resto de Estados miembros. Por lo tanto, poco más hay que añadir y, evidentemente, ese argumento de que no vamos a poner peajes a los vehículos creo que no es del todo cierto.

Sin más, nosotros, nuestra postura es clara y, evidentemente, nosotros no vamos a generar un mayor problema a la sociedad. Solo venimos a solucionar los problemas y en este caso es, como digo, un problema poner en práctica peajes que van a afectar a todos y cada uno de los ciudadanos navarros. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor García. EH Bildu va a hacer el turno de réplica. Cuando quiera, señor Araiz.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Únicamente para recordarle, ha hablado de chiringuitos, yo creo que tampoco nos podemos callar, y cuando usted está hablando de chiringuitos, yo quiero recordarle, estaba pensando cuando he hablado antes del señor Cantó, ahí lo tienen de defensor del castellano, en una situación en la que al parecer está atacado, no sé si por el inglés, el francés, el alemán, no sé dónde está en la Comunidad de Madrid. Pero, desde luego, recuerde que el señor Abascal fue nombrado por ustedes, por la entonces Presidenta señora Aguirre, director de la Fundación de Mecenazgo y Patrocinio Social, creo que se llamaba, con un sueldo de 80.000 euros al año, que no había otro trabajador y que nunca se conoció cuál era la actividad de este patronato. No hizo informes ni informó ante ningún órgano de la Comunidad, ni nada parecido. 80.000 euros al año que ustedes le regalaron al señor Abascal, no sé por qué razones, ahora como lo necesitan, ya entonces estaban seguramente previendo que lo iban a necesitar.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Araiz. Las señoras Aznárez y De Simón declinan su turno de réplica. Si les parece, vamos a iniciar los turnos de votaciones, les rogaría silencio para que fuera fluida la votación. Iniciamos las votaciones de la Proposición de Ley Foral reguladora del canon del uso de las carreteras de Navarra. (MURMULLOS).

Votación del artículo 1. ¿Votos a favor? (PAUSA). 9. ¿Votos en contra? (PAUSA). 6. Queda aprobado.

La enmienda número 1, de los grupos parlamentarios Partido Socialista, EH Bildu, Podemos, grupo parlamentario de Izquierda-Ezkerra, de adición. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). 9 a favor y 6 en contra. Queda aprobada.

Al artículo 2. ¿Votos a favor? (PAUSA). 9. ¿Votos en contra? (PAUSA). 6. Queda aprobado el artículo 2.

Artículo 3, enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Geroa Bai, de modificación. ¿Votos a favor? (PAUSA). 9 ¿Votos en contra? (PAUSA). 6. Queda aprobada.

Artículo 4, enmienda número 3, perdón, artículo 3, efectivamente. ¿Votos a favor? (PAUSA). 9. ¿Votos en contra? (PAUSA). 6. Queda aprobado el artículo 3.

Enmienda número 3, de los grupos parlamentarios PSN, Bildu, Podemos e Izquierda-Ezkerra, de modificación ¿Votos a favor? (PAUSA). 9. ¿Votos en contra? (PAUSA). 6. Queda aprobada la enmienda número 3.

Artículo 4. ¿Votos a favor? (PAUSA). 9. ¿Votos en contra? (PAUSA). 6. Queda aprobado el artículo número 4.

Enmienda número 4, del Grupo Parlamentario Geroa Bai, de adición, ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). 6. Queda aprobada la enmienda número 4.

Artículo 5, enmienda número 5 del Grupo Parlamentario Geroa Bai, de modificación. ¿Votos a favor? (PAUSA). 9. ¿Votos en contra? (PAUSA). 6. Queda aprobada la enmienda número 5.

Artículo 5 ¿Votos a favor? (PAUSA). 9. ¿Votos en contra? (PAUSA). 6. Queda aprobado el artículo número 5.

Artículo 6, enmienda número 6 de los grupos parlamentarios Partido Socialista, Bildu, Podemos, grupo Izquierda-Ezkerra, de modificación. ¿Votos a favor? (PAUSA). 9. ¿Votos en contra? (PAUSA). 6. Queda aprobada la enmienda número 6.

Artículo número 6, artículo 6, perdón. ¿Votos a favor? (PAUSA). Sí, ¿señora de Simón? Repetimos. ¿Votos a favor? (PAUSA). 9. ¿Votos en contra? (PAUSA). 6. Queda aprobado el artículo 6.

Disposición adicional primera, enmienda número 7 de los grupos parlamentarios PSN, Bildu, Podemos e Izquierda-Ezkerra, de modificación. ¿Votos a favor? (PAUSA). 9. ¿Votos en contra? (PAUSA). 6. Queda aprobada la enmienda número 7.

Disposición adicional primera. ¿Votos a favor? (PAUSA). 9. ¿Votos en contra? (PAUSA). 6. Queda aprobada la disposición adicional primera.

Disposición adicional segunda. ¿Votos a favor? (PAUSA). 9. ¿Votos en contra? (PAUSA). 6. Queda aprobada la disposición adicional segunda.

Disposición final, enmienda número 8 del Grupo Parlamentario Navarra Suma, de modificación. ¿Votos a favor? (PAUSA). 6. ¿Votos en contra? (PAUSA). 9. Queda rechazada la enmienda número 8.

Disposición final. ¿Votos a favor? (PAUSA). 9. ¿Votos en contra? (PAUSA). 6. Queda aprobada la disposición final.

Título y rúbricas de la ley. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). 6. Queda aprobado el título y rúbricas de la ley.

Incorporación de la exposición de motivos, artículo 135. ¿Votos a favor? (PAUSA). 9. ¿Votos en contra? (PAUSA). 6. Queda aprobada la incorporación de la exposición de motivos.

Exposición de motivos, enmienda número 9 de los grupos parlamentarios Partido Socialista, EH Bildu, Podemos e Izquierda-Ezkerra, de modificación, ¿Votos a favor? (PAUSA). 9. ¿Votos en contra? (PAUSA). 6. Queda aprobada la enmienda número 9.

La exposición de motivos. ¿Votos a favor? (PAUSA). 9. ¿Votos en contra? (PAUSA). 6. Queda aprobada la exposición de motivos, y bueno, vamos a suspender un minuto la Comisión.

(Se suspende la sesión a las 16 horas y 44 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 16 horas y 45 minutos).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Entonces, hemos debatido entre los grupos parlamentarios y junto con el letrado hemos quedado que la votación del dictamen de la proposición de Ley Foral de los cánones del uso carreteras se realizará este viernes a las nueve y cinco, después de la votación del dictamen también de la Comisión de Ordenación del

Territorio de la ley de vivienda. Les emplazo entonces este viernes a las nueve y cinco para la votación. Muchas gracias, suspendemos la sesión.

(Se suspende la sesión a las 16 horas y 45 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 9 horas y 11 minutos del 17 de junio de 2022).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Buenos días, señores y señoras. Vamos a empezar la Comisión de Cohesión Territorial. En este caso, vamos a realizar exclusivamente la votación del dictamen de la proposición de ley reguladora del canon de uso de carreteras de Navarra. Debido a unos problemas técnicos, hemos parado, pero nos va a hacer un apunte el Letrado, Ignacio, sobre algunas indicaciones que ha tenido que corregir a nivel técnico.

SR. LETRADO (Sr. Ordoki Guarch): Buenos días. Simplemente hemos añadido dos correcciones técnicas: una en el artículo 4 y otra es la disposición adicional segunda. La del artículo 4 es sencilla. Hemos añadido un nuevo apartado 2, como han metido una nueva enmienda que empezaba con: «Asimismo la cuantía del canon...», para que quedara más ordenado el artículo se dividen en el apartado 1 y el apartado 2, nada más.

Y en la disposición adicional segunda, la ley, esta no estaba enmendada, esta disposición, decía: «Añadiendo un nuevo apartado», y realmente lo que se añade es una nueva letra, entonces, hemos cambiado apartado por letra nada más. Para que lo tengan en cuenta. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias a usted. Vamos a proceder a la votación del dictamen. ¿Votos a favor? (PAUSA). 15, unanimidad. Se aprueba el dictamen de la ley foral reguladora del canon de uso de carreteras. Que pasen ustedes un buen día.

(Se levanta la sesión a las 9 horas y 12 minutos).