DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

X Legislatura | Pamplona, 26 de enero de 2022 | NÚM. 24.6

COMISIÓN DE DESARROLLO RURAL Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.ª BLANCA ISABEL REGÚLEZ ÁLVAREZ

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 26 DE ENERO DE 2022

ORDEN DEL DÍA

— Debate y votación del proyecto de Ley Foral de Cambio Climático y Transición Energética, y de las enmiendas presentadas.

(Comisión transcrita por la UTE Naturalvox-MondragonLingua)

(Se reanuda la sesión a las 9 horas y 25 minutos del 26 de enero de 2022).

Debate y votación del proyecto de Ley Foral de Cambio Climático y Transición Energética, y de las enmiendas presentadas.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Egun on, parlamentari jaun-andreok. Retomamos la Comisión donde la dejamos ayer, con el debate y votación de las enmiendas al artículo 31. Comienza el señor Araiz con la defensa de la enmienda 124, que solo es una a este artículo. Cuando quiera, señor Araiz.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari andrea. Egun on guztioi. Hemen jarraitzen dugu gaur mugikortasunarekin. Ayer nos quedamos en el artículo 31. Estamos en el capítulo 3, movilidad sostenible. Hay unos cuantos temas y unas cuantas enmiendas en este capítulo. En esta en concreto nuestro grupo parlamentario lo que hace es modificar, de forma bastante parcial, no son grandes cambios los que se plantean sobre el texto original del artículo 31. Lo que planteamos es que los planes se hagan en un plazo concreto, en el plazo de dos años.

Proponemos desde la entrada en vigor de esta ley foral, y que los planes se incorporen, en todo caso, indicadores de contaminación atmosférica y emisiones de gases de efecto invernadero, la vulnerabilidad de las infraestructuras, así como objetivos de reducción de los mismos y medidas específicas para cumplir dichos objetivos.

Otro de los cambios que introducimos es en el apartado 4.a), en relación con los planes de movilidad, deberá introducir medidas de mitigación, al menos en el apartado a), establecimiento de zonas bajas de emisiones en los municipios de más de 10.000 habitantes. Rebajamos la cifra de 25.000 habitantes que se planteaba en el proyecto de ley a 10.000. Nos parece que es una cifra, en este caso, interesante para que estos municipios de Navarra que superen esta cifra también hagan planes de movilidad.

En el apartado d) lo que queremos plantear, en este artículo d) se dice que es una medida de mitigación del cambio climático y una medida es el uso de combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero como el biometano. El biometano sí emite GEI, para incluir lo que fuera el biometano dentro de esta expresión, pero sin establecer eso, planteamos de bajas emisiones de efecto invernadero. Porque nos parece que es más correcto técnicamente esa expresión.

Finalmente, en el apartado 5, en los planes de movilidad sostenible se establece en el proyecto de ley que cuando se supere el ámbito de los municipios, los planes de movilidad sostenible deberían de ser informados favorablemente con carácter previo a su aprobación por parte de los órganos consultivos de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra en materia de Transportes y Movilidad. No entendemos esto. Consideramos que es una injerencia a la autonomía municipal, porque en un plan en el que esté solo un ayuntamiento, no necesite este informe previo, y cuando sea un ámbito que supere ese municipio, sean dos municipios, por ejemplo, sí que sea preciso este informe favorable, con carácter previo, además, el informe favorable sería vinculante en su caso. Entendemos que es una injerencia a la autonomía municipal, y que, por lo tanto, debería desaparecer esta segunda parte del apartado 5.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Araiz. Tiene a continuación la palabra la señora Aznárez para la defensa de la enmienda 130. Perdón. Tiene la palabra, es que me parecía que la tenían la señora Llorente, pero luego con tanto movimiento de enmiendas. Señora Llorente, tiene la palabra para la defensa de la enmienda 125, 127, 129; la *in voce* número 7, que sustituye a la 125; la *in voce* número 6, que sustituye a la 127, enmienda 129, y la *in voce* 8, que sustituye a la 131, y la enmienda 132.

SRA. LLORENTE TRUJILLO: Muchas gracias. Con respecto a la enmienda *in voce* número 7, proponemos una nueva redacción del punto 1 del artículo 31, en el que modificamos y quitamos el umbral de los 5.000 habitantes, pero sí que especificamos que cuando no se alcancen esos 5.000 habitantes, individual o agrupadamente, el Gobierno de Navarra pondrá los medios económicos y técnicos necesarios para llevarlo a cabo, de manera que todos los municipios tengan o adopten estos planes de movilidad sostenible.

En la enmienda *in voce* número 6 proponemos la eliminación del punto 3 del apartado 31, ya que a día de hoy no se ha desarrollado legalmente el tema de las comarcas, con lo cual, no entendemos muy bien cuál ha sido la inclusión. No sé si plantean hacerlo en un futuro o no. Pero bueno, no creemos que sea conveniente incluirlo en este artículo.

La enmienda número 127 es una enmienda de sustitución o de adición de un nuevo punto, o de sustitución por este punto que hemos eliminado el punto 3, en la que sí que decimos que el Gobierno de Navarra establezca una línea de ayudas para que los municipios elaboren o actualicen sus planes de movilidad sostenible en el plazo de dos años, que habíamos también, por cierto, incluido en el punto 1.

En la enmienda número 129 es la misma puntualización que hace Euskal Herria Bildu. Creo que hay alguna otra enmienda también. Con respecto al biometano, efectivamente, no está libre de emisiones de gases de efecto invernadero, pero sí tiene baja emisiones. Simplemente puntualizar exactamente lo mismo que ya ha repetido el señor Araiz.

En la enmienda *in voce* número 8, lo que hemos modificado es el apartado f), reduciendo los municipios de 25.000 habitantes, reduciéndolo a 15.000 habitantes, en lugar de 25.000, que nos parece un poco elevado, reduciéndolo a 15.000.

Por último, la enmienda 132 es una modificación del punto 5. Nos parecía que actualizar o que los planes de movilidad tengan una vigencia de ocho años nos parece un periodo muy largo y habíamos propuesto acortar los plazos justamente a la mitad, cuatro años. En ocho años pueden pasar muchísimas cosas. Se modifican. Hay cambios bastante significativos, con lo cual, cuatro años nos parecía bastante más aceptado para este punto 5 del artículo 31. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señora Llorente. Tiene a continuación la palabra la señora Aznárez para la defensa de la enmienda 126, 128, 130 y 133.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Muy buenos días a todas y a todos, y muchas gracias, señora Presidenta, señor Letrado. Nuestra enmienda número 126 es la misma que presenta Euskal Herria Bildu Nafarroa en su enmienda 124 el punto 1. Lo que pasa es que añade otro párrafo más que estaríamos dispuestas también desde Podemos Ahal Dugu e Izquierda-Ezkerra, a

recogerla también como propia y hacemos una transacción. Porque Euskal Herria Bildu Nafarroa se refiere a un tema que es la vulnerabilidad de las infraestructuras, que es una cuestión que también aportamos desde Izquierda-Ezkerra y Podemos Ahal Dugu en una enmienda propia. Por lo tanto, no estaría mal comenzar a hablar de vulnerabilidad. También, porque Navarra Suma ya lo hizo en otra enmienda que aprobamos. Por lo tanto, creo que tener esta secuencia lógica en diferentes artículos nos parece que es interesante, que es un criterio a tener en cuenta la vulnerabilidad de las infraestructuras como un diagnóstico previo a las actuaciones de entidades locales. Nos parece correcto.

En cuanto a la enmienda número 128, que se trata del punto 4, apartado a, tal y como decía la señora Llorente, tenemos aquí, ella hablaba de un número de habitantes. Euskal Herria Bildu Nafarroa habla de otro número de habitantes, 15.000. Perdón. En Podemos Ahal Dugu hablamos de 15.000, Euskal Herria Nafarroa habla de 10.000.

Si se puede llegar a un acuerdo en un término medio de habitantes, no tendríamos ningún problema en recogerlo. En todo caso, si vamos a la ley estatal, en su artículo 14, promoción de movilidad sin emisiones, incluye los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adaptarán antes del 23, planes de movilidad. Claro, habla de 50.000. Por lo tanto, no nos tenemos que quedar solamente con el dato de la ley estatal, la 7/2021, porque es a más a más, es a nivel estatal e insular y son municipios mucho más grandes que los que tenemos en Navarra. Navarra, de 50.000, pues imagínense cuántos tenemos. Por lo tanto, creo que habría que reducir esa densidad poblacional a la realidad de nuestra Comunidad Foral. Por lo tanto, manos tendidas para abrazar la cantidad, la densidad poblacional que creamos conveniente de esos 25.000, 15.000, 10.000 estaríamos dispuestas a llegar a un acuerdo.

En el punto 4 d), que también tenemos aquí una enmienda que nos ha interesado a los tres grupos, nuevamente, también podríamos llegar a un acuerdo. Nosotras insistimos en incluir el uso del biometano, que aparezca, porque creemos que es importante. Bueno, si no se ve así, y si la definición de este apartado es combustible de bajas emisiones, también podremos llegar a un acuerdo, pero creo que es necesario también explicitarlo.

Por lo demás, el punto 31, tenemos un nuevo punto, aportaríamos un punto más, el 7. Porque vemos que se plantean medidas interesantes en torno a la movilidad sostenible que queremos, como puede ser la obligatoriedad de crear planes de movilidad sostenible municipales y comarcales. Pero a nuestro entender no se establecen muy claramente esos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte.

Por lo tanto, establecemos, como así lo hemos hecho también en otros artículos, establecemos también plazos. Plazos que podemos también, y si tienen ustedes, y lo ven bien ampliar, yendo también en coherencia con otros artículos que hemos aprobado del 30 de junio del 2027, como quieran, no tenemos ningún problema. Pero yo creo que también en este artículo deberíamos incorporar esos plazos con los que nos hemos dotado para otros artículos. Mila esker, lehendakari andrea.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): (NO HAY SONIDO) Señor Lecumberri, puede comenzar con su intervención.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Voy a intentar ser resumido en estas doce enmiendas, si no me equivoco, a este articulado. Dos enmiendas que por otro lado tampoco son de una gran profundidad o cambian el fondo de la cuestión del artículo, en el que yo creo que estamos todos de acuerdo. Modificamos plazos, reduciéndolos, modificamos cantidad de habitantes, número de habitantes, reduciéndolo a pueblos más pequeños. Reducimos plazos de ocho a cuatro años.

Sinceramente, pediría una reflexión, porque nos podemos poner todos muy estupendos, reducir los plazos a dos años, reducir los pueblos en lugar de 25 a 5.000. Exigir que se realicen mediciones de otro tipo de bases y que se incluyan y que se revisen los plazos cada dos años. Yo pediría un poco, de verdad, un poco de visión de la realidad, de la realidad de los medios del Gobierno de Navarra, que no les podemos meter a los propios técnicos y a los medios unas obligaciones que sabemos que son en la práctica, y realidad también respecto a los propios municipios, porque aquí estamos hablando de planes de movilidad municipales y estamos hablando de que no nos parece que en los supramunicipales tenga que intervenir el Gobierno de Navarra cuando lo propone, porque no tienen medios esos pequeños pueblos o esas entidades. Por otro lado, estamos diciendo que los pueblos de más de 5.000 tengan que tener unas obligaciones en cuanto a realizar estos planes, a realizar las revisiones de los planes, en cuanto a hacer las mediciones, que sabemos que en la práctica son incapaces. Es imposible. Es decir, no hay medios en los ayuntamientos para estas cosas.

Entonces, pediríamos aquí, ya sabemos que nos podemos juntar todos, el papel, como se suele decir, lo aguanta todo. Pero hombre, vamos a ser un poco realistas. No pediría otra cosa. En principio, nuestra oposición sería en contra de todas estas reducciones de plazos e incremento de exigencias. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Lecumberri. Tiene la palabra el señor Azcona.

SR. AZCONA MOLINET: Eskerrik asko. La verdad es que recogiendo pasa como en otros apartados, en otros artículos, recogiendo la enmienda de Bildu y luego troceando los artículos con el resto de enmiendas, pues vemos cómo todas inciden en prácticamente las mismas cuestiones, que es como ya se ha dicho, rebajar plazos, rebajar el umbral de habitantes por las obligaciones, básicamente. Luego hay alguna, como la de Navarra Suma, que quiere eliminar las comarcas cuando ya son una realidad dentro de una ley. Por tanto, habría que contemplarlas en esta misma.

Creo que por parte de Geroa Bai, tal y como están las enmiendas cada una no podríamos aceptarlas. Luego hay cuestiones, evidentemente, si se llega a una posible transacción entre las diferentes, para nosotros hay varias cosas. Primero, la realidad marca que en el Estado las limitaciones por habitantes, como se ha dicho, son de 50.000. Pero precisamente por eso esta ley baja a 25.000, a la mitad, atendiendo un poco a la realidad de Navarra.

¿Podemos hablar de rebajar ese número de habitantes? Habría que verlo. Pero sí que es verdad que la propia ley adecúa a la realidad de Navarra a la mitad de los habitantes…

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Señores Parlamentarios.

SR. AZCONA MOLINET: A la mitad de los habitantes de lo que marca la ley estatal, atendiendo a esa realidad de los municipios de Navarra. Los plazos, lo mismo. El anteproyecto de ley marca plazos de tres años para ir cumpliendo los diferentes pasos. Nos parece lo razonable. Sería para todos deseable que pudiéramos hacerlo pasado mañana, por decirlo de alguna forma, pero la realidad es que los plazos, desde luego, atienden a una visión estructural del Gobierno, y nos parece que se deberían también mantener ante esa visión.

Se plantea un año menos, en principio, en casi todas las enmiendas para cumplir con esas obligaciones. Ya digo que estamos más cómodos con esa visión que plantea el Gobierno de tres años, que seguro que atiende a la visión a lo que el Gobierno podrá ser capaz de atender.

Luego hay otras dos cuestiones. Una, en el punto 1 de la propuesta de Bildu se plantea dentro del propio artículo lo que ya tiene que incorporar los planes. Nosotros creemos que tiene que atender, como marca la ley, a un futuro desarrollo reglamentario. No haríamos cuestión de eso, porque entendemos que estos indicadores y estos índices tendrían que estar en el desarrollo reglamentario de estos planes, pero nos parece más adecuado que se deje para el desarrollo reglamentario.

La otra es que no nos parece una, lo vemos como un ataque a la autonomía municipal, que haya un informe que tenga que ser preceptivo para los planes supramunicipales, como pasa. Entendemos que el Gobierno tiene que hacer un papel de cooperación con aquellos ayuntamientos y de visión integral con aquellos ayuntamientos que con carácter supramunicipal tengan que aprobar planes. Nos parece que debería mantenerse.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Azcona. Señora De Simón. No va a intervenir. Comenzamos el turno de réplica, señor Araiz.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari andrea. Entendemos lo que dice el señor Lecumberri. Está en el papel de tratar de frenar aquí todo lo que sea posible de plazos, que se eliminen los nuevos plazos y se meten más obligaciones. Pero, en todo caso, otros tenemos el papel de tratar de mejorar el texto y el contenido de los artículos. En este sentido, las propuestas que nuestro grupo parlamentario ha hecho en esta enmienda, en concreto son tres, y no las voy a volver a repetir, nadie ha hablado del apartado 1. Hay una enmienda de Navarra Suma, si no hay ningún tipo de acuerdo, nosotros votaremos a favor de la enmienda de Navarra Suma, la número 129, que está en relación con lo del biometano, que sabemos que es una cuestión meramente técnica, pero es importante, que no definamos el biometano como un combustible que no tiene emisiones de CO_2. Esa la votaremos a favor.

Estamos dispuestos a hablar con el resto de grupos parlamentarios, los que hemos enmendado, la posibilidad de hacer algún tipo de modificación. En la del reparto de mercancías en los de 15.000 habitantes, creo que luego, más adelante hay alguna enmienda en ese sentido. Yo creo que sería en coherencia con esto también. Creo que había una enmienda en la que poníamos 10.000, y creo que también 10.000 algún otro grupo parlamentario. Estaríamos dispuestos a llegar al acuerdo para que sea coherente lo que pongamos aquí con lo que pudiera salir después.

En relación con la *in voce* número 7, creemos que el tema de los planes de movilidad, exigir un plan de movilidad en un ayuntamiento de 300 habitantes, yo entiendo que sería interesante, pero también entiendo que sería correcto poner un umbral. El umbral de los 5.000 habitantes en este caso nos parece correcto, porque a nadie se le prohíbe hacer. Es decir, que si hay ayuntamientos que tengan interés de menos de 5.000 habitantes, podrían agruparse, o podrían agruparse o podrían, en su caso, hacerlo directamente como tal.

Esta expresión de los 5.000 habitantes, digamos que el Gobierno de Navarra ponga medios nos parece interesante. No sé si se puede incorporar de alguna manera. Pero, en ese sentido, como ha dicho la señora Llorente, en algunas ocasiones la enmienda tiene cosas que nos gustan y cosas que no y habría que ver cómo se podría conectar con todo esto.

Luego, en relación con la número 128 de Izquierda-Ezkerra, estamos en lo de los habitantes, creo que ahí podríamos intentar llegar a algún tipo de acuerdo.

En la *in voce* número, en la de las comarcas, ya se imaginan cuál es nuestra posición. Por lo tanto, creemos que en estos momentos es una realidad en la Ley de Administración Local. No nos parece mal, que, además, con la expresión que se recoge en el proyecto de ley, en el sentido de que las comarcas, en el marco de las competencias, que estamos hablando de las comarcas, en el marco de las competencias y cuando se constituyen, si se constituyen, pues quiero decir que es una previsión legal en coherencia con otra previsión de la Ley 6/1990, de Administración Local. Entonces, en ese sentido, votaremos en contra de esa.

En la número 127 nos parece positiva. Es decir, que el Gobierno de Navarra establezca una línea de ayudas para que los municipios elaboren o actualicen, es una cuestión muy específica, que va a tener un plazo del que estamos hablando. Claro, si se refiere a los de más de 5.000 habitantes, evidentemente, sería coherente con lo que estamos manifestando.

La 132, que es lo de los plazos de vigencia de cuatro años, aquí se mantiene el del apartado segundo, con lo cual, aunque estuviéramos de acuerdo con el plazo, el apartado segundo a nosotros nos sigue pareciendo una injerencia, que a un ayuntamiento no se le exige nada, cuando son dos ayuntamientos los que se juntan, que se les exija un informe preceptivo favorable. Es decir, no estamos hablando aquí de un órgano consultivo que, en otras ocasiones, con el mero trámite de oírlo es suficiente, aquí además es favorable. Tiene que ser un informe preceptivo favorable.

Por lo tanto, creemos que sí que hay esa injerencia y que no se les deja a dos ayuntamientos, no estamos hablando de cinco, de diez, de quince. Estamos hablando de, el hecho de que haya dos ayuntamientos que sean colindantes y que puedan tener incluso una trama urbana bastante unida, estamos proponiendo que sea un órgano ajeno, consultivo, además, el que decida por encima de la voluntad de esos ayuntamientos. Ni siquiera es un órgano ejecutivo del Gobierno de Navarra. Es un órgano consultivo. Supongo que será el Consejo de Transportes o no sé qué órgano tiene el departamento en este sentido. Por mi parte, nada más. No sé si me he dejado alguna.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Araiz. Señora Llorente.

SRA. LLORENTE TRUJILLO: Muchas gracias. No sé si posicionarme con respecto al resto de las enmiendas, porque creo que la mayoría de las enmiendas, tanto de Podemos como de Izquierda-Ezkerra y de EH Bildu van en la misma línea que las nuestras.

Entiendo lo que ha dicho el señor Lecumberri, de que estamos adquiriendo unos compromisos. Yo lo entiendo, pero es que ya hemos adquirido esos compromisos con Europa. Es que ya no hay marcha atrás. Ya no podemos poner el freno. Entiendo que en determinadas situaciones es mucha exigencia para el Gobierno, lo entiendo. Pero es que es un Gobierno que se ha denominado progresista, verde y a favor del cambio climático, con lo cual, lo tendrá que demostrar. Si tiene que apretar el acelerador, creo que es el momento de hacerlo. Es que, si no lo hacemos ahora, ¿cuándo lo vamos a hacer? ¿En 2030? Iremos tarde.

Entonces, estamos hablando de acortar un año y de que los planes de movilidad sostenible tengan una vigencia de ocho años. Es que me parece ilógico, incluso con el desarrollo tecnológico, con el desarrollo de las ciudades, de las comarcas, de los pueblos. Es que me parece muchísimo tiempo. Va todo tan rápido, evoluciona todo tan rápido que ocho años me parece una eternidad.

Entonces, a lo mejor no son cuatro y tienen que ser seis. Bueno, yo no estoy cerrada a que sean cuatro ni a que lo otro sean tres o dos. Podemos quedarnos a lo mejor en dos y medio, teniendo en cuenta que hay elecciones. Eso es cierto. Estamos en una tesitura un poco extraña.

Bueno, creo que nosotros estamos abiertos a transaccionar entre todos y a llegar a un acuerdo entre todos para rebajar un poco, a lo mejor nuestras exigencias, acordarlas un poco entre todos los demás grupos.

Pero, por ejemplo, un tema que nosotros la verdad es que no habíamos caído, pero sí que creemos que EH Bildu tiene razón, cuando habla del punto 5 del artículo 31, cuando hablan del tema del ámbito supramunicipal de los planes de movilidad sostenible, que efectivamente es que creemos que tiene razón. O sea, era un tema en el que nosotros no habíamos caído. Pero sí que es cierto que ese párrafo, lo que ha dicho, la explicación del señor Araiz, tiene toda la razón del mundo. No sé si bueno. Creo que, si podemos hacer un receso y entre todos intentar llegar a un acuerdo para sacar, como venimos haciendo ahora, con el mayor consenso posible estos artículos, nosotros no tendríamos ningún problema.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señora Llorente. Señor Aznárez, tiene la palabra.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Recojo el guante de la señora Llorente Trujillo para llegar a un acuerdo amplio entre los diferentes grupos, que está visto que se puede llegar, vistas anteriores sesiones en las que hemos podido llegar a acuerdos en puntos que no estaban contemplados como para aprobarlos, pero se han aprobado. Estamos de acuerdo en acortar plazos, porque claro, 2030, señora Llorente Trujillo, creo que ya es un plazo para tener ya evaluaciones hechas de diferentes actuaciones y diferente legislación que vamos a implementar. 2030 a mí se me hace como un periodo muy largo. Todo para el 2030. Parece que en 2030 se va a acabar el

mundo sin haber hecho antes los trabajos previos. Así que lo de acortar plazos también nos parece oportuno.

Con el tema del punto 4, apartado a), establecimiento de zonas —lo pone en el proyecto de ley— de zonas bajas de emisiones en los municipios de más de 25.000 habitantes, la señora De Simón Caballero ha hecho aquí rápidamente un mapa de la población de Navarra, con este apartado a), solamente tendrían que hacer ese establecimiento de zonas bajas de emisiones, dos municipios, que son Pamplona y Tudela. Me parece, estando una emergencia climática, me parece un poco raquítico, escaso, y además con una mirada muy corta de la situación de emergencia.

Tenemos municipios de más de 15.000 habitantes, seis ayuntamientos de más de 10.000, 12 ayuntamientos. Por eso decía yo, entre 10.000, 15.000, ponerlos en una situación equilibrada para llegar a más municipios, que yo creo que municipios de habitantes de 10.000, 15.000, ya son municipios potentes como para que tengan también sus medidas de establecimiento de zonas de bajas emisiones. Así que creo que tenemos capacidad para llegar a un término medio para poder llegar a más localidades.

Es que solamente dos localidades que tengan ese establecimiento de zonas de bajas emisiones, como son Tudela y Pamplona, hablamos que todo es Pamplona, que todo es Tudela, y en un caso de emergencia climática dejemos de lado a tantos municipios con tanta cantidad de gente, a nosotros nos parece una verdadera barbaridad en la situación en la que estamos. Mila esker.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señora Aznárez. Atendiendo a la solicitud de varios grupos, hacemos un receso para la posibilidad de transaccionar algunas de las enmiendas.

(Se suspende la sesión a las 9 horas y 53 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 10 horas y 20 minutos).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Reanudamos con la votación de las enmiendas al artículo 31. Comenzamos con la enmienda *in voce* 31. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). ¿Abstenciones? (PAUSA). 10 votos a favor, 3 en contra, 2 abstenciones. Queda aprobada la enmienda *in voce* 31.

Enmienda *in voce* 7, que sustituye a la enmienda número 25 del Grupo Parlamentario Navarra Suma, de modificación del punto 1. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). 6 votos a favor, 9 en contra. Queda rechazada la *in voce* número 7.

(MURMULLOS). *In voce* número 6. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). 6 votos a favor, 9 en contra. Queda rechazada la enmienda *in voce* número 6.

Enmienda número 129, del Grupo Parlamentario Navarra Suma, de modificación del apartado 4.d). ¿Votos a favor? (PAUSA). La 127 es la *in voce* número 6 suya, señora Llorente. Es la *in voce* número 6 suya, de su grupo, señor Pérez-Nievas. (MURMULLOS).

Entonces, la enmienda 128 está transaccionada con la enmienda 30, *in voce* 31. Ahora vamos a la enmienda número 129, que es suya también, del Grupo Parlamentario Navarra Suma. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). 6 a favor, 9 en contra. Queda rechazada.

Enmienda *in voce* número 8, que sustituye a la enmienda 131 del Grupo Parlamentario Navarra Suma. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). 6 a favor, 9 en contra. Queda rechazada la enmienda *in voce* número 8.

Enmienda número 132 del Grupo Parlamentario Navarra Suma, de modificación del punto 5. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). 6 votos a favor, 9 en contra. Queda rechazada la enmienda número 132.

Artículo 31. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). ¿Abstenciones? (PAUSA). 10 votos a favor, 3 en contra, 2 abstenciones. Queda aprobado el artículo 31.

Enmienda número 133 de la agrupación de parlamentarios forales Podemos y Grupo Mixto-Izquierda-Ezkerra, de adición de un nuevo punto. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). ¿Abstenciones? (PAUSA). 2 votos a favor, 11 en contra, 2 abstenciones. Queda rechazada la enmienda número 133.

Pasamos a la siguiente enmienda, que es la enmienda *in voce* número 9, que sustituye a la enmienda 134 del Grupo Parlamentario EH Bildu, de adición de un nuevo artículo 31 bis. Tiene la palabra para su defensa el señor Araiz.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko. Se trata de añadir un nuevo artículo en relación con los vehículos de combustión interna. Lo que planteamos es que, en el marco de la planificación estatal, dirigida al cumplimiento de tratados y acuerdos internacionales, las Administraciones Públicas de Navarra adopten las medidas necesarias para que, en el año 2050, que es el límite, el horizonte temporal que se ha fijado en los distintos acuerdos internacionales, la totalidad de los vehículos de motor que circulen por las redes viarias sean libres de emisiones.

Establecemos la posibilidad en el apartado 2 de que se pueda limitar en el territorio de la Comunidad Foral, la entrada y la circulación de vehículos susceptibles de producir emisiones que superen los valores límites de calidad del aire fijados, y también en los municipios, eso también en coherencia con el apartado 4.a) del artículo anterior, en el que hablábamos del establecimiento de zonas de bajas emisiones en municipios, hemos puesto, finalmente, 10.000 habitantes. En los que hay áreas que superen los valores límites, los municipios deberán establecer restricciones de circulación en función de sus emisiones. Esa sería la propuesta de adición de este nuevo artículo.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Araiz. Posicionamiento de los grupos. ¿Grupos a favor? (PAUSA). ¿Grupos en contra? (PAUSA). Señora Llorente, tiene la palabra.

SRA. LLORENTE TRUJILLO: Muchas gracias. Nada, simplemente anunciamos el voto a favor, porque estamos de acuerdo en todos, en los tres puntos de este nuevo artículo bis, que además son puntos que vienen directamente marcando por normativa europea. O sea que anuncio el voto a favor.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señora Llorente. Señor Lecumberri.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: ¿Se limita a la totalidad de los vehículos a motor que circulen por las redes viarias de Navarra a partir del 2050, que sean libres de emisiones? ¿Se limita al territorio de la Comunidad Foral la entrada y la circulación? Es decir, una competencia como es esta, que es una competencia a nivel estatal. O sea, ¿vamos a limitar nosotros a los que entran en Navarra y a los que salen de Navarra, y a los que entran a Francia y a los que salen de Francia? De verdad, yo a veces creo que no acabamos de leer bien las cosas que nos están proponiendo. Estoy hablando de una competencia estatal y que no tenemos ningún tipo de competencia, salvo que detrás de esto venga la reclamación de asumir una competencia que no tenemos o de cambiar la Constitución o de irnos a, en fin. Bueno, poco más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Lecumberri. Tiene a continuación la palabra el señor Azcona.

SR. AZCONA MOLINET: La verdad es que también sorprendido de la posición de Navarra Suma en este asunto que afecta a la libertad de movilidad y libre circulación de vehículos. Nosotros también somos ambiciosos en todos los terrenos y somos realistas con las posibilidades que tenemos a través de esta ley.

Quiero volver a decir, una lectura general de lo que está haciendo Navarra Suma con esta ley, en la cual estamos compartiendo muchas cosas de forma ambiciosa, e incluso por encima de las propuestas de otros grupos y del anteproyecto. Luego, cuando llegamos, luego llegaremos a otros apartados, rebajamos esas exigencias para ser menos ambiciosos. Yo creo que nosotros vamos a votar en contra de esta enmienda.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Azcona. Señora Aznárez.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Muchas gracias. Son tres puntos en la enmienda *in voce*. El primer punto nos parece que habría que aprobarlo, porque si se trata de cumplimientos de tratados y acuerdos internacionales, cumplimos con los acuerdos dados. Lo que pasa es que con el punto número 2 no estaríamos de acuerdo, y lo han explicado perfectamente. El tercer punto también estaríamos de acuerdo, en coherencia con lo que hemos ido aprobando.

Hombre, y que nos diga el Partido Socialista de Navarra que habría que cambiar la Constitución para aprobar estas enmiendas, ustedes son para eso muy hábiles, para cambiar la Constitución. Ahí tenemos el ejemplo del 135, que se cambió deprisa y corriendo con nocturnidad y alevosía, porque había que hacerlo. Así que no creo que sea la excusa esa para, además viniendo de usted, señor Lecumberri Urabayen, no creo que sea la excusa esa, porque usted tiene, yo creo, otra categoría y otra oratoria defendiendo los temas, además, muy consecuente y muy coherente con lo que defiende. Así que nuestro voto va a ser en contra, porque no estamos en lo sustancial de acuerdo, que es ese punto número 2.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señora Aznárez. Señora De Simón. No. Señor Araiz, tiene turno de réplica.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko. La verdad, decía el señor Lecumberri que no sabía él bien sin se leía completamente el contenido de la enmienda, digamos, que tenga que ser

Euskal Herria Bildu el que defienda la diferencia entre la legislación estatal y las competencias de Navarra en una enmienda, puede resultar llamativo, pero en el fondo es lo que tenemos. Ese es el marco jurídico en el que estamos desarrollando, más allá de que, como digo, nuestro marco jurídico planteemos que pudiera ser otro.

Creo que hay que leer la enmienda, señor Lecumberri, como usted dice, en sus términos, no solo lea la parte en la que todos los vehículos, sino: «En el marco de la planificación estatal, dirigido al cumplimiento de tratados y acuerdos internacionales suscritos en la materia». O sea, en ese marco, la Administración de Navarra tendrá que hacer o podrá hacer lo que aquí se establece.

En el apartado 2, para la consecución del objetivo establecido en el apartado anterior, el Gobierno de Navarra podrá limitar en el marco de la legislación estatal sobre calidad del aire y protección de la atmósfera. Es decir, creo que es más que suficiente con estas prevenciones para que en ningún modo se ataque la legislación estatal en la materia.

Por lo tanto, más allá de que a ustedes les guste o no el contenido de la enmienda y digan aquí que vamos a prohibir, bueno, vamos a prohibir. Si en el año 2050, estamos hablando del año 2050, que es mañana. No, es que es más que mañana, en el 2050 quedan todavía más de veinticinco años, y en sus veinticinco años, probablemente esta ley sufrirá cambios, probablemente la legislación estatal y la planificación en materia de cumplimiento de los acuerdos internacionales sufrirá cambios y, por lo tanto, no dude que no vamos a prohibir en estos momentos a nadie que pase, por mucho que emita CO_2. A nadie se le va a prohibir, salvo que la legislación estatal vaya, digamos, modificándose en un sentido más restrictivo, precisamente para el cumplimiento de esos objetivos.

Pero, por lo tanto, no hay ningún tipo de superación y de desbordamiento de la legislación estatal. Nada, qué más quisiéramos. No lo hay. Señor Lecumberri, no lo hay, y usted lo sabe perfectamente.

Por lo tanto, había una cosa. Se me olvida algo que ha dicho el señor Azcona, pero ya se me ha ido el santo al cielo.

SRA. LLORENTE TRUJILLO: Perdón, quería rectificar, porque tengo que reconocer, efectivamente, no he leído bien el punto 2, y veo que, efectivamente, puede haber algún tipo de duda y algún tema que tendríamos que mirar bastante más en detalle. Pero creo que si hay algo que tenemos todos claro es que Navarra tiene competencias en carreteras desde hace mucho tiempo. Entonces, efectivamente, es un debate mucho más profundo, pero si en algo tiene competencias Navarra es en carreteras.

Entonces, le daremos una pensada. Votaremos en contra, porque efectivamente tenemos que pensar más en detalles sobre todo el punto 2. Pero bueno, dejar claro, en primer lugar, que votaremos en contra, pero bueno, también el tema de las competencias de Navarra.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señora Llorente. Señora Aznárez.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Sí, simplemente para cambiar el sentido del voto. Claro, es que en el punto número 2 es cierto, es que hace mención Euskal Herria Nafarroa en el marco de la

legislación estatal sobre la calidad del aire y protección de la atmósfera. O sea, no nos vamos más allá de lo que nos marque justamente la legislación estatal, sino lo que hacemos es acompasar, como lo de transponer las directivas europeas a la legislación estatal y autonómica. Lo mismo es. Entonces, no sé, si tenemos un marco estatal es transponerlo a la Comunidad Foral.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Señor Lecumberri.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Gracias. Solamente por aclarar. Primero, las competencias de las carreteras de Navarra no tenemos ninguna duda. Pero de la entrada y salida de Navarra, de los vehículos de Navarra, incluida la frontera con Francia, que yo sepa, siguen siendo competencias a nivel estatal, que yo sepa.

Segunda cuestión. Los límites del marco de la legislación estatal sobre la calidad de aire puede que establezca unos límites, pero puede que no establezca que están prohibidos los vehículos que superen esos límites. Lo que estamos diciendo aquí es que, por encima del marco estatal sobre aire y protección de atmósfera, además, nosotros nos arrogamos la competencia de prohibir que entren vehículos que estén por encima de ese marco, aunque no establezca el marco que está prohibido que circulen. Ojo. Digo, porque trampas podemos hacer muchas, pero las cosas hay que decirlas claras y por lo menos saber lo que votamos y lo que decimos. Esa es mi opinión. (MURMULLOS).

Una cosa es el marco, que dice aquí, estatal sobre calidad de aire y otra cosa es prohibir la movilidad y la entrada y salida de vehículos de Navarra, que ni es competencia. (MURMULLOS). Sí podrá, vale. Nada, el que se quiere hacer trampas se las hace, de eso no tengo ninguna duda.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Mantengamos las formas, por favor, en los discursos. (MURMULLOS). Ya que hemos dado una segunda vuelta. Es que a mí no me gusta el término «hacer trampas». Cada uno defienda su posición política como puede o como debe. (Murmullos).Señor Lecumberri, no le he dicho que lo retire. Les he dicho que mantengamos un poco las formas.

Pasamos a la votación. Enmienda *in voce* número 9. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). ¿Abstenciones? (PAUSA). 2 votos a favor, 11 en contra, 2 abstenciones. Queda rechazada esta enmienda *in voce*.

Pasamos a la enmienda número 135 del grupo EH Bildu, de adición de un nuevo artículo, en el capítulo 3 del título tercero. Señor Araiz, tiene la palabra.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Como ya me he acordado de lo que le quería decir al señor Azcona, y para no utilizar turnos inexistentes, voy a utilizar este simplemente para decir que el artículo anterior entendíamos que contaba con el beneplácito del departamento. Lo tenemos en esos términos. Por lo tanto, nos ha extrañado la posición, tanto del Partido Socialista como de Geroa Bai, en el sentido de votar en contra y, además, con argumentos que, como digo, creemos que no se corresponden con la realidad.

La adición de este nuevo artículo es un tema —no voy a hacer la motivación—, es un tema del que hemos hablado en muchísimas ocasiones. Pero hay que decirlo, que, en una ley del cambio climático, en materia de movilidad, el gran olvidado es el tren. No se hace ni una sola mención. Bueno, estoy hablando de memoria, pero creo que no hay ni una sola mención en el capítulo de movilidad al tren. No sé si es que no tenemos ninguna competencia tampoco. No sé si es que no queremos decir nada sobre el tren. No lo sé.

Por lo tanto, quede dicho esto. Nuestra propuesta es más política. Evidentemente, somos conscientes de las posibilidades que tiene esta enmienda de salir adelante, de las escasas posibilidades, por no decir nula posibilidad. Pero creemos que el Gobierno de Navarra también, en el marco de sus competencias, debería impulsar e incentivar un tren moderno, rápido y eficiente y que dé servicio a las necesidades económicas y sociales de movilidad y transporte real a la sociedad navarra, tanto para pasajeros como para mercancías, que son las grandes olvidadas en el tren de Alta Velocidad, que tanto les gusta defender, impulsando para ello el trazado tradicional de la actual vía ferroviaria que se adapte a las necesidades ferroviarias de Navarra. Corresponde esto, como ya lo decimos aquí, al acuerdo, la propuesta presentada por todos los sindicatos con representación ferroviaria, Comisiones y UGT, CGT, el Sindicato Ferroviario, los Sindicatos de Circulación Ferroviaria y el SEMAF. Del resto, doy por reproducida la motivación que planteamos en nuestra enmienda.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Araiz. Posicionamiento de los grupos. ¿Grupos a favor? (PAUSA). ¿Grupos en contra? (PAUSA). Señora Aznárez, tiene la palabra.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Nada nuevo que decir. Nuestro posicionamiento sobre el tren social creo que es claro. Izquierda-Ezkerra lleva más años en el Parlamento de Navarra. Podemos Ahal Dugu, cuando irrumpe en 2015 también se posiciona a favor de este tren social. Me parece importante el calado político de este artículo, señor Araiz Flamarique. Creo que hay que seguir insistiendo y hay que seguir viéndose claramente las dos posturas que existen en el Parlamento, a favor de un tren u otro tren. Nosotras apoyamos este artículo y sabemos que no va a salir. Pero bueno, es la apuesta que tiene Podemos Ahal Dugu e Izquierda-Ezkerra en este sentido, que no voy a repetir. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señora Aznárez. Señora De Simón. No. Señora Llorente.

SRA. LLORENTE TRUJILLO: Para anunciar nuestro voto en contra. No es el modelo que nosotros queremos. Nosotros apostamos por el tren de Alta Velocidad. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señora Llorente. Señor Lecumberri.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Estando de acuerdo que el tren es una opción, y es una opción desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental, es una opción, o hablamos del tren en su totalidad, o si solamente hablamos de una parte de las opciones de transporte ferroviario, creemos que estamos haciéndonos trampas, con perdón por la expresión. Pero quiero decir que apostamos por el modelo ferroviario, pero por todas las opciones de modelo ferroviario. La opción de tren de Alta Velocidad, de alta capacidad de transporte nos parece

una opción sostenible y por eso lo estamos defendiendo. ¿Que junto a eso tenga que haber otras opciones? Es factible cuando lo sea económicamente. Pero lo que no puede ser es que solamente tengamos la opción del tren de cercanías o del tren social o del tren, como hablábamos, solo para transporte, y no estemos viendo otra opción, que para nosotros es importante, no solo desde el punto de vista de desarrollo económico, sino también desde el punto de vista medioambiental y de sostenibilidad, como lo están demostrando los trenes de Alta Velocidad y los trenes de altas prestaciones.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Lecumberri. Señor Azcona, tiene la palabra.

SR. AZCONA MOLINET: Por nuestra parte, nos vamos a abstener a esta enmienda. Creo que el debate entre un tren u otros es precisamente el equívoco. Nosotros leemos el contenido de la enmienda, nos parece firmable. Pero claro, entramos en la motivación en la cual excluimos algunos modelos que evidentemente también nos van a dar conexión con Europa y que también apostamos por el corredor que va a ser el tren de altas prestaciones, evidentemente, sí es excluyente. Nosotros, compartiendo el razonamiento de la propia enmienda, pero no la motivación ni la intencionalidad política, nos vamos a abstener.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Azcona. Tiene a continuación la palabra el señor Araiz para la réplica.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Simplemente, como digo, como hacemos la argumentación de estos sindicatos ferroviarios, el objetivo de este planteamiento es dar respuesta a esa doble necesidad de la que hablaba el señor Lecumberri. Es posible con este planteamiento que se hace en esta propuesta dar respuesta a esas dos versiones del tren. A lo que usted plantea o denominan trenes de Alta Velocidad, trenes de altas prestaciones, y lo que nosotros denominamos aquí tren social, que engloba todos, ustedes sí que son excluyentes. Lo que ustedes están apostando en estos momentos es por un modelo determinado de tren. El otro ya sabemos dónde se está quedando, y ya sabemos dónde se va a quedar.

En todo caso, como digo, aquí lo que se solicitaba en esta propuesta era al Ministerio de Transporte que realice en Navarra una acción similar a las anunciadas para los tramos Castejón-Logroño y Teruel-Zaragoza, las dos situadas en el mismo Corredor Cantábrico-Mediterráneo, del que forma parte a su vez el tramo navarro. El resto creo que está superexplicado y bien explicitado y adecuadamente razonado. Por lo tanto, tenemos un debate recurrente en este Parlamento, cada uno tenemos fijada nuestra posición y estamos en una situación en la que aquí el diálogo y el acuerdo, parece ser que quienes defienden a toda ultranza el tren de Alta Velocidad es la única solución, y parece ser que es la que tenemos que aceptar todos los demás, porque es progreso y encima sostenibilidad; también entre comillas lo de sostenibilidad.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Araiz. Votamos la enmienda número 135. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). ¿Abstenciones? (PAUSA). 4 votos a favor, 9 en contra, 2 abstenciones. Queda rechazada esta enmienda número 135.

Pasamos a las enmiendas del artículo 32. La enmienda número 136 ha sido retirada por el Grupo Parlamentario Navarra Suma, —para que apunten—. Comenzamos, por lo tanto, con la enmienda número 137 del Grupo Parlamentario EH Bildu.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Como ya he hablado en el debate del artículo 31, había un apartado en relación con el plan de reducción de emisiones y la distribución urbana de mercancías, y hemos rebajado la cifra a 10.000 habitantes. Aquí, en coherencia con esa misma modificación, lo que planteamos es que se modifique exclusivamente, en lugar de 25.000 sean 10.000 los habitantes, para que en colaboración con las asociaciones de empresas de transporte y con el resto de agentes interesados, los ayuntamientos realicen un plan de reducción de emisiones en la distribución urbana de mercancías, algo que sucede en buena parte de los cascos históricos y en lo que son cascos viejos y en los centros de estas poblaciones y que generan bastantes emisiones. Pero bueno, que se fomenten. Se plantea en el propio texto con carácter prioritario y nos parecen bien las actuaciones encaminadas a la distribución con vehículos eléctricos o de cero emisiones.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Como han podido ver, también marcábamos nosotras esa densidad en 15.000 habitantes. Pero bueno, ya hemos acordado anteriormente la cifra de 10.000, y lo de 25.000 ya lo he explicado antes. Nos parece que no es adecuado, a pesar de que es la mitad de lo que marca la ley estatal, pero que nada tiene que ver en la realidad navarra, porque solo afecta al 36,5 por ciento de la población, que es, como decía, son Tudela y Pamplona/Iruña. Por lo tanto, retiramos nuestra enmienda y mantenemos la de Bildu, porque se ajusta a la que hemos aprobado en la 31. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señora Aznárez. Se da por retirada la enmienda número 138. Pasamos al posicionamiento de los grupos. ¿Turnos a favor? (PAUSA). ¿Turnos en contra? (PAUSA). Señora Llorente, tiene el uso de la palabra.

SRA. LLORENTE TRUJILLO: Muchas gracias. Nosotros habíamos retirado la enmienda, porque estábamos de acuerdo con la enmienda de Izquierda-Ezkerra y Podemos Ahal Dugu. En este caso, yo sí que creo que cuando estamos hablando de emisiones, de reducir las emisiones en la distribución urbana de mercancías, nosotros sí que creíamos que era más adecuado 15.000. O sea, 25.000 ya sabemos que es solamente Pamplona y Tudela, pero en este caso nosotros sí que creíamos que era más adecuado 15.000; y 10.000 nos parece, a lo mejor, demasiado. Nos hubiera gustado que la señora Aznárez mantuviera su enmienda. En este caso, al haberla retirado, nos vamos a abstener.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señora Llorente. Señor Lecumberri, tiene la palabra.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Muy brevemente. En efecto, la ley estatal marca unos límites a partir de 50.000, entendiendo que esos son los volúmenes a partir de los cuales se puede, a través de planes de sostenibilidad ir reduciendo.

Aquí, en la ley de Navarra lo bajamos al 50 por ciento. Ahora se plantea bajarlo al 20 por ciento, al 10, a 10.000 habitantes. Más vale que a nadie se le ha ocurrido decir 1.250, porque

como parece que a veces esto es una pelea para ver quién rebaja más las condiciones, pues igual acabamos en 1.250 de límite.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Lecumberri. Señor Azcona.

SR. AZCONA MOLINET: Como he dicho antes, cuando hemos hablado de los umbrales de habitantes ya la ley rebaja a la mitad lo previsto en la ley estatal. Una ley estatal que tiene que amoldarse a la realidad de Navarra, el bajarlo a la mitad. Además, otra cuestión que es importante, en dos años. Los ayuntamientos de más de 10.000 habitantes tendrán que tener en dos años un plan. Creo que hay que bajar a la realidad. Nosotros estamos de acuerdo con las previsiones de cómo está redactado el anteproyecto y nos vamos a mantener ahí.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Azcona. Señora De Simón.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: No sé lo que está pasando aquí, pero me parece que vamos a aprobar dos cosas contradictorias. Pero, en todo caso, simplemente para contestar al señor Lecumberri. Esto no es 1.200, 3.000 o 7.000 el número, que también, pero en este caso, esta cantidad hace referencia a ayuntamientos en concreto, a ciudades en concreto, que nosotros creemos que tienen que apostar por, precisamente, por avanzar en contra, actuar en contra del tremendo cambio climático que se está produciendo y todo lo que es la transición energética.

Por lo tanto, no es rebajar a 200 o a 300. Se trata de analizar la situación demográfica en las diferentes localidades de Navarra y ayuntamientos en el Estado. Municipios con más de 50.000 habitantes o con más de 25.000 hay muchísimos, pero en el caso de Navarra son dos. Hay localidades como Estella, como Tafalla, que bajo nuestro punto de vista tienen que aportar lo que corresponde, porque no es, en este caso, son poblaciones con una entidad, aunque no lleguen a los 15.000 habitantes o a los 25.000 habitantes, con una entidad lo suficientemente potente como para que entren en esta cuestión, aparte de Egüés, Zizur, Barañáin, Burlada, tienen 21.000 y pico. Egüés, 21.000; Zizur, 15.000; Barañáin, 19.000; Burlada, 19.000. Pues tienen entidad suficiente como para colaborar y aportar.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señora De Simón. Tiene a continuación la palabra el señor Araiz para la réplica.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Ya lo he dicho en mi intervención inicial. Se trata de coherencia con lo que hemos aprobado en la enmienda *in voce* 31. De lo contrario, quedaría en la enmienda *in voce* 31, en el artículo 31, que en los planes de movilidad sostenible se deberán introducir medidas de mitigación para la reducción de emisiones, incluyendo al menos en el apartado f), medidas de mitigación para la reducción de emisiones, el reparto de mercancías en los municipios de más de 10.000 habitantes. Ahora vamos a poner aquí 25.000. Lo he dicho, a nosotros se nos olvidó corregir, lo hemos corregido la *in voce* y mantenemos esta, porque nos parece que es coherente, simplemente por eso, nada más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Araiz. Pasamos a votar la enmienda al artículo 32, que se ha quedado en vigor. (NO HAY SONIDO).

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Señora Presidenta, vista la votación de este artículo, ¿cómo queda el 31 ahora? Una incoherencia total, supina.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): (NO HAY SONIDO). No se me ha oído.

SR. AZCONA MOLINET: Pediría repetir la votación, si puede ser. Pediría repetir la votación sobre este artículo.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): ¿Se puede? (MURMULLOS). Un receso de un minuto. (MURMULLOS).

(Se suspende la sesión a las 10 horas y 52 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 10 horas y 55 minutos).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Votamos. Reanudamos la sesión con la votación de la enmienda 137, que volvemos a repetir por unos errores habidos en la anterior votación. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). ¿Abstenciones? (PAUSA). 4 votos a favor, 3 en contra, 8 abstenciones. Queda aprobada esta enmienda 137.

Votamos el artículo 32. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). ¿Abstenciones? (PAUSA). 11 votos a favor, 3 abstenciones. Queda aprobado el artículo 32. (MURMULLOS).

Pasamos al artículo 33, enmienda 139. (MURMULLOS). Enmienda número 139 del Grupo Parlamentario EH Bildu. Tiene la palabra, señor Araiz.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari anderea. En el artículo 33, tal como reza el propio proyecto de ley, se trata de planes de transporte sostenibles de empresas e instituciones. Ya no son las entidades locales, ya no son los ayuntamientos. Estamos hablando ahora de lo que correspondería como obligaciones, en su caso, a las empresas.

Lo que planteamos como modificaciones en este proyecto de ley creemos que son mejoras interesantes. Además, en primer lugar, en el plazo de tres años, dice el texto: «Será obligatoria la evaluación de plazas de transporte de las empresas e instituciones». Nosotros borramos en ese sentido. Por lo que planteamos es que se mantenga el apartado a), el apartado b), y en el apartado c): «Los polígonos industriales con más de 200 personas trabajadoras ubicados en municipios de menos de 5.000 habitantes, en cuyo caso serán elaborados por las empresas ubicadas en ellos, con la colaboración de los ayuntamientos correspondientes». Modificamos en alguna medida que la responsabilidad sea de las empresas, con la colaboración de los ayuntamientos, que no sea de los ayuntamientos en colaboración con las empresas, que es lo que decía el texto original.

Finalmente, en el apartado 3, no se establecía ningún plazo, no se establece en el proyecto de ley ningún plazo, y nosotros planteamos en el plazo máximo de dos años, el departamento con competencias en la materia, desarrollará reglamentariamente el contenido, etcétera. Estas son las modificaciones que sobre el contenido del propio artículo 33 del proyecto proponemos.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Araiz. Señora Aznárez, tiene turno para la defensa de la enmienda 140 y 141.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Muchas gracias. La 140, justamente algo que acaba de comentar el señor Araiz Flamarique, el plazo de dos años, que también lo vemos necesario para la elaboración de esos planes de transporte sostenible de las empresas e instituciones... La 141, en el punto 2 lo mismo. Tenemos en el plazo máximo de un año nosotras. Bildu propone dos, pero en coherencia con el punto 1 de la enmienda 140, también estaríamos de acuerdo en, si así lo acoge el señor Araiz Flamarique, pasar de un año a dos años. Nosotras estaremos de acuerdo en modificar también para tener las dos enmiendas con la misma coherencia en cuanto a plazos.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señora Aznárez. El posicionamiento de los grupos. ¿Turno a favor? (PAUSA). ¿Turno en contra? (PAUSA). ¿En contra, señora Llorente?

SRA. LLORENTE TRUJILLO: Muchas gracias. Con respecto a la enmienda 140 de Podemos Ahal Dugu, en el plazo de dos años será obligatoria. Como aquí, en este caso estamos, en el punto 1 me refiero, el reducir el plazo de tres años a dos años. En este caso, como se tienen que poner de acuerdo empresas, es algo novedoso, no se ha hecho nunca, nosotros casi preferimos la enmienda de Bildu que va a mantener el plazo a tres años para este caso en particular. Por eso votaríamos que no.

En la enmienda 141 estamos en contra de la moratoria de las grandes superficies. En la enmienda 139 de Euskal Herria Bildu sí que estamos de acuerdo en la modificación del punto c). Realmente, nosotros también creemos que el peso debería recaer sobre las empresas más que sobre los ayuntamientos, porque muchas veces son las empresas las que tienen o las que saben cuáles son las necesidades de sus trabajadores, cuándo entran, cuándo salen, cuáles son los hábitos de los trabajadores, más que los propios ayuntamientos. Entonces, deberían ser las empresas y los ayuntamientos que les ayuden. Entonces, nos parece bien y en este caso nos vamos a abstener. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señora Llorente. Señor Lecumberri, tiene la palabra.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Gracias, señora Presidenta. Nosotros estaríamos de acuerdo en el plazo de dos años, en reducirlo a dos años. Sin embargo, en el resto, como bien se acaba de explicar, y lo compartimos, sí que creemos que los protagonistas tienen que ser las empresas, que son las que conocen, conocen los horarios. Otra cosa es que, en colaboración con los ayuntamientos. Pero el eliminar que las empresas e instituciones no nos parecía correcto.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Encienda el micrófono, por favor, si va a hablar.

SRA. LLORENTE TRUJILLO: Perdón. En el artículo dice: «Serán los ayuntamientos, en colaboración con las empresas», mientras que Euskal Herria Bildu dice que serán las empresas en colaboración con los ayuntamientos. O sea, realmente la responsabilidad con la enmienda de Bildu caería en las empresas y no en los ayuntamientos, sino los ayuntamientos les apoyan. Creemos, a nuestro entender nos parecía también más adecuado ese punto. (MURMULLOS).

SR. AZCONA MOLINET: Respecto a la enmienda 139 de Bildu, en el punto específicamente de la modificación del punto c) no estamos a favor. Consideramos, primero, adecuado el umbral de

200 personas por empresa. Luego, también en un tema de coherencia. En el artículo 31.1 ya hemos aprobado que serán los ayuntamientos quienes redacten los planes de movilidad del conjunto del municipio. Entiendo que de los polígonos industriales también.

Por tanto, creo que tienen que ser los municipios quienes lideren la redacción de estos planes, en colaboración con las empresas. Además, creo que va a ser lo más, desde luego, el liderazgo de las instituciones públicas en este tema debe ser crucial. Entendemos que se debe mantener tal y como está previsto en el artículo, en coherencia con el artículo 31.1 que hemos aprobado anteriormente.

Respecto al punto 3 de esta enmienda, estamos dispuestos a aceptar el plazo que propone Euskal Herria Bildu, máximo de dos años. Lo que no vemos tanto es la enmienda de Izquierda-Ezkerra, la 140, en la que modifica en este caso el punto 1 y baja el plazo de tres a dos años obligatorio en la elaboración de planes de transporte sostenible en empresas e instituciones. Entendemos que es razonable el plazo que pone en la ley, y tampoco estamos de acuerdo con la 141. Primero, porque la moratoria que intenta establecer ahí que, debido a un largo debate no es perceptivo en esta ley, y lo mismo con el punto 2. Por tanto, esa es la posición de Geroa Bai.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Señor Lecumberri, para una pequeña aclaración.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Una pequeña aclaración, porque me he explicado realmente mal. En el punto 1 me refería a que no estamos de acuerdo en la eliminación de las empresas e instituciones. Efectivamente, en el punto 1.c), donde sí que se habla que, en los polígonos donde haya distintas empresas, lógicamente, sí que creemos que el coordinador tiene que ser la entidad municipal, el ayuntamiento. En el plazo de dos años, repito, estaríamos de acuerdo.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Lecumberri. Señora De Simón. No. Turno de réplica, señor Araiz.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Tengo la cabeza liada con los plazos y con los años. No he entendido muy bien. Voy a intentar, a ver si sintetizo en dónde se conformaría la mayoría, entiendo que en el apartado 3 concitaría mayoría y sería necesaria una enmienda *in voce*, porque el resto no están de acuerdo. No está el resto de grupos parlamentarios, salvo Izquierda-Ezkerra y Podemos Ahal Dugu, que ha manifestado su voto favorable.

La modificación del 1 es una cuestión puramente de expresión. O sea, que no es que queramos eliminar empresas e instituciones. Nos parece que es una redundancia. En el plazo de tres años será obligatoria la elaboración de planes de transporte sostenible para: a) Empresas; b) grandes superficies; c) polígonos industriales. Pero bueno, si se quiere mantener, que se mantenga. Nos parece que es una redundancia.

Luego lo del apartado c), creemos que estamos hablando de polígonos industriales específicamente, probablemente, habría que coordinarlos con lo que decía el señor Azcona. Pero en el fondo lo que subyace aquí es si las entidades locales tienen que resolverles los problemas a las empresas, o las empresas que son en muchos casos titulares de todo lo que es incluso aparcamientos propios, ¿a quién le corresponde? Vamos a partir de ahí.

Por lo tanto, si no hay mayoría, quiero aclarar que entiendo que lo que habría que hacer sería una enmienda *in voce* para modificar el apartado 3 exclusivamente, que es donde se concitaría una mayoría.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Señora Aznárez, tiene turno de réplica.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Es justamente lo que he intentado decir en la primera intervención, que en ese apartado 3 nosotras lo que hacíamos era alusión a un plazo máximo de un año, pero visto que concitamos un acuerdo en el plazo máximo de dos años, que es lo que su enmienda propone, que estaríamos de acuerdo, y si se puede transaccionar, estupendamente. (Murmullos).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Micrófono, por favor, señor Azcona.

SR. AZCONA MOLINET: La enmienda de Izquierda-Ezkerra no es en el punto 3. Es en el punto 1. Ahí nosotros queremos mantener el texto. (MURMULLOS).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): ¿Aclarado? Suspendemos para transaccionar y luego votaremos y haremos el receso para que las mentes con el café se aclaren.

(Se suspende la sesión a las 11 horas y 7 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 11 horas y 19 minutos).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Reanudamos la sesión con la votación de la enmienda *in voce* número 32, que sustituye a la enmienda 139 y 140. ¿Votos a favor? (PAUSA). 15 votos a favor. Queda aprobada la enmienda *in voce* 32.

Votamos el artículo 33. ¿Votos a favor? (PAUSA). 15 votos a favor. Queda aprobado el artículo 33.

Enmiendas 141 de la agrupación de parlamentarios forales Podemos Ahal Dugu y Grupo Mixto-Izquierda-Ezkerra, de adición de dos puntos. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). 4 votos a favor, 11 en contra. Queda rechazado ese artículo.

Hacemos un receso. A menos diez. (MURMULLOS). Son veinte, media hora. A menos cuarto, veinticinco, como estamos todo el rato transaccionando, ni para unos ni para otros. Veinticinco minutos, a menos cuarto reanudamos la sesión, para que se tomen el café y el pincho.

(Se suspende la sesión a las 11 horas y 20 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 11 horas y 53 minutos).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Reanudamos la sesión con el debate y votación de enmiendas al artículo 34. Enmienda número 142 del Grupo Parlamentario EH Bildu, de modificación. Tiene la palabra el señor Araiz para su defensa.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari andrea. La propuesta de modificación que hacemos en este artículo, aunque aparentemente pueda parecer que es inocua, y que se refiere, digamos, modificar en el apartado 1, exclusivamente, esto se recoge en la

modificación, el añadir la expresión, «especialmente las relativas a la contratación pública», luego hay una enmienda, el resto, una disposición adicional, en la que lo que vamos a plantear es precisamente que en el ejercicio de estas competencias se haga el desarrollo, bueno, habíamos puesto aquí en la motivación.

Creo que es interesante conocer todo esto que planteamos en la motivación, porque se editó en el año 2019 una directiva del Parlamento Europeo, del Consejo Europeo, por el que se modificaba la Directiva 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes. Aquí se plantea una modificación en relación con la contratación que las Administraciones Públicas deben hacer de vehículos libres de emisiones. Se establecen unos compromisos. Esta directiva, ya lo indicamos en esta motivación, ha sido sometida a esta transposición al ordenamiento jurídico español, mediante el Real Decreto Ley 24/2021, de 2 de noviembre, en el que se hace una transposición de un montón de directivas. Entre otras, se habla, digamos, hay distintos libros en este real decreto ley, y el libro séptimo de este real decreto ley se refiere, lleva por título *Transposición de la Directiva*, que he citado. El artículo 86, dentro de este libro dice: «El objeto y finalidad es establecer, tiene por objeto garantizar que los poderes adjudicadores de las entidades contratantes definidas en el artículo 88», que son las Administraciones Públicas, todo el conjunto de la Administración Pública, Estatal, Autonómica, Local, etcétera, «tengan en cuenta la contratación pública relativa a los vehículos de transporte por carretera incluidos en su ámbito de aplicación, los impactos energéticos y medioambientales de estos durante su vida útil, incluidos el consumo de energía y las emisiones de CO_2 y de determinados contaminantes, con la finalidad de promover y estimular el mercado de vehículos limpios —dicho en plata, que se compren vehículos eléctricos— y energéticamente eficientes y mejorar la contribución del sector del transporte en las políticas en materia de medio ambiente, clima y energía».

Entonces, planteamos que este decreto ley establece los contratos a los que va a afectar esta modificación. Lo que decimos es que Navarra tiene competencias propias en materia de contratación. Aquí sí tenemos competencias. Dentro de lo que es, en este caso, dar transposición a Navarra a esta Directiva Europea y al contenido de este real decreto ley, entendemos que, como digo, en una enmienda posterior haremos referencia a ello.

Digo que es importante, porque basta ver, hay un anexo 3 en este real decreto ley, sobre los objetivos mínimos de contratación, que son ambiciosos. Aquí sí que no podemos plantear y decir… «El porcentaje de vehículos que habrá que comprar establece desde agosto de 2021, que entra en vigor, hasta el 31 de diciembre, había un porcentaje, digamos, de las nuevas contrataciones de vehículos». Todo esto, y no digo ya en materia de autobuses, de camiones, etcétera.

Por lo tanto, creemos que es interesante, cuando menos, añadir, como digo, en el apartado 1, que la Administración y la Comunidad Foral de Navarra en el ámbito de sus competencias, especialmente las relativas a la contratación pública…

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Señores Parlamentarios, por favor.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Por lo tanto, no es una obviedad. Sin más, alguien puede plantear, que eso ya sabemos que en el marco de sus competencias también. Pero, en este caso,

creemos que especificar que hay una situación especial y que además tiene relevancia en materia de contratación pública, estaría bien que se incorporara en el texto de este artículo.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Araiz. Señora Aznárez, tiene turno para la defensa de la enmienda 143 y 144.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Muchas gracias, señora Presidenta. Con la enmienda número 143, que decíamos de añadir al punto 1 las nuevas incorporaciones de vehículos de transporte urbano, taxi y vehículos de transporte de hasta cinco personas de entes públicos, en 2023 sea vehículos con etiqueta 0 o ECO. Nos hace el departamento un apunte. Lo que he hecho ha sido es justamente ir a lo que el departamento me comentaba. La Ley Foral 9/2005, de 6 de julio del taxi, que en el artículo 31, en combustibles menos contaminantes, ecotaxis, dice: «1. Los municipios o la entidad local competente en un área territorial de prestación conjunta con población superior a 20.000 habitantes, deberá establecer en sus ordenanzas las disposiciones necesarias para asegurar que los vehículos que se adscriban a las licencias de taxi, a partir del 1 de enero de 2022 están clasificados según el distinto ambiental 0 emisiones o ECO, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, excepto los vehículos eurotaxi».

Por lo tanto, entiendo que desde el 1 de enero de este año esto se está cumpliendo. Entiendo, no sé si se estará cumpliendo o no, pero es normativa y son ordenanzas las que regulan este artículo. Por lo tanto, esta enmienda la retiramos, porque se está cumpliendo, entendemos esto.

La siguiente enmienda, la 144, que decíamos de añadir el punto 5, si se potenciara el cambio de modo de transporte de la carretera al ferrocarril. También me van a dar las gracias a mí y a la señora De Simón Caballero porque también la retiramos, porque aprobamos la enmienda *in voce* número 30, que firmábamos los seis partidos. En el punto 2 e) decíamos: «Promoción del trasvase modal de viajeros y mercancías de la carretera al ferrocarril». Por tanto, hay un acuerdo unánime de todos los grupos, así que también retiramos: 143 retirada y 144 retirada.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señora Aznárez. Apuntamos la retirada de las dos enmiendas y comenzamos los posicionamientos de los grupos. ¿Turnos a favor? (PAUSA). ¿Turnos en contra? (PAUSA). Señora Llorente, tiene la palabra.

SRA. LLORENTE TRUJILLO: Teniendo en cuenta que se han retirado las enmiendas 143 y 144, que solamente quedaría a votar la 142, nosotros esta enmienda la íbamos a votar a favor y mantenemos el voto. Muchas gracias.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Vamos a votar a favor también. Efectivamente, aunque pueda parecer una obviedad, siempre mejora, contribuye y el texto queda mejor. Aquí hay solamente una cuestión que me gustaría añadir, si se puede, porque en la enmienda de Podemos, que se hablaba, como bien explica, la normativa habla de vehículos de taxi de hasta cinco plazas. Por lo tanto, la exención es de los eurotaxis y de los vehículos de nueve plazas que no vienen en la ley, porque en la ley solamente habla de los eurotaxis. Yo no sé si se podría incorporar. Yo pensaba hacer ahí una transacción, pero al retirarla también, si se podría hacer una

transacción o una inclusión o como se pueda hacer para incluir también a los vehículos de más de nueve plazas, además del eurotaxi en la exención. Por lo demás, estaríamos a favor.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Señor Azcona.

SR. AZCONA MOLINET: Posicionarnos a favor. Como ha dicho el señor Araiz, en principio, cuando lo leímos parecía inocua. Porque no es necesario incorporar la modificación, pero con esa especificidad y la motivación vemos positiva la inclusión.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Señora Aznárez. Señora de Simón. Señor Araiz, tiene turno de réplica.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Un momento. (MURMULLOS). Lo que nos propone el Partido Socialista de Navarra yo creo que sí se podría hacer. Yo la he retirado, pero la retomamos en ese caso, si los demás grupos lo ven. (MURMULLOS).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Hacemos un receso para transaccionar.

(Se suspende la sesión a las 12 horas y 3 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 12 horas y 14 minutos).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Tras el receso para la transacción, retomamos la votación de las enmiendas al artículo 34. Vamos a votar la enmienda *in voce* 33, que sustituye a la enmienda número 142 y 143. ¿Votos a favor? (PAUSA). 15 votos a favor.

Votamos el artículo 34. ¿Votos a favor? (PAUSA). 15 votos a favor. Aprobado el artículo 34.

Pasamos a las enmiendas del artículo 35. Enmienda número 145 de la agrupación de parlamentarios forales Podemos y Grupo Mixto-Izquierda-Ezkerra, de adición de un nuevo punto. Esperen un momento. Votamos primero el artículo 35 y luego la enmienda.

Votamos el artículo 35. ¿Votos a favor? (PAUSA). Hay una enmienda y es de adición. Artículo 35. ¿Votos a favor? (PAUSA). 15 votos a favor. Queda aprobado. Ahora sí, tiene la palabra la señora Aznárez para la defensa de la enmienda número 145.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Muchas gracias, señora Presidenta. Nos ocurre lo mismo que con la enmienda número 144, que también aprobamos la *in voce* 30, donde aparecería en el apartado todo el tema del ferrocarril. Por lo tanto, retiramos esta enmienda. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señora Aznárez. Retirada la enmienda número 145, pasamos a las enmiendas del artículo 36. Enmienda 146 de Navarra Suma, de modificación del punto 1. Señora Llorente, tiene la palabra.

SRA. LLORENTE TRUJILLO: Muchas gracias, Presidente. En la enmienda que hemos presentado, simplemente para puntualizar dentro del artículo 36, en el punto 1: «La Administración de la Comunidad Foral de Navarra promoverá en el marco del Plan Director de Movilidad, la transición energética». Era simplemente hacer la puntualización de que sea dentro del Marco del Plan Director de Movilidad.

Ya aprovecho también para explicar la enmienda 149, aunque es una de adición que se votará al final. Pero bueno, sí que también habíamos incluido un punto tercero, en el que pedíamos que los ayuntamientos reduzcan o eliminen la tasa de impuesto de circulación a todos los vehículos eléctricos, y que para ello el Gobierno de Navarra implante una línea de compensación de las cantidades que dejen de percibir por este motivo los ayuntamientos afectados.

Si queremos realmente, ahora hay una situación en la que los vehículos eléctricos en determinados ayuntamientos pagan mucho más que vehículos de gran cilindrada de vehículos de combustión. O sea, les cuento un caso, porque a mí me pasa en el Ayuntamiento de Zizur Mayor, en el que yo pago con un vehículo eléctrico cero emisiones que no contamina, mucha más tasa de circulación que, por ejemplo, un vehículo de gran cilindrada de siete plazas de combustión.

Entonces, eso a mí me parece un sin sentido. Si queremos promover la movilidad eléctrica, la transición a un coche eléctrico, no tiene sentido que gravemos todavía más ese tipo de vehículos, porque va por potencia. Entonces, un vehículo eléctrico da toda la potencia, bueno. Por cómo está planteado, penaliza mucho más tener un vehículo eléctrico que un vehículo de combustión en determinados ayuntamientos. Eso lo digo porque les puedo traer las facturas que tengo, que pago más por un vehículo que no emite, que por otro vehículo que tenemos de gran cilindrada.

Entonces, sin más, creemos que es importante que también desde los ayuntamientos no suceda esto, que se graven los vehículos eléctricos, y que para ello es cierto que hay determinados ayuntamientos que lo quieren hacer y no lo hacen, porque no tienen presupuesto para hacer esa bonificación. Entonces sí que pedíamos que el Gobierno de Navarra implante una línea de ayudas a los ayuntamientos para que puedan implantar ese tipo de bonificaciones. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señora Llorente. Tiene a continuación la palabra el señor Araiz para la defensa de la enmienda 147 bis. (MURMULLOS). La 147 bis era de las enmiendas no admitidas en un principio, por entender que estaban duplicadas y al final se admitió. Por lo tanto, lleva el 127 bis, que se pasará ahora mismo a todos los grupos. Hacemos un pequeño receso para repartirla.

(Se suspende la sesión a las 12 horas y 19 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 12 horas y 21 minutos).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Reanudamos la sesión. ¿No la entiende? Yo tampoco, pero como tiene la palabra el señor Araiz ahora para la explicación, espero que nos ilumine bien la 147 bis. (RISAS). Señor Araiz, tiene la palabra.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko. Se la vamos a aclarar, porque creo que está lo suficientemente claro como para entenderla. Se trata de suprimir el apartado 2 del artículo 36, porque como bien dice la motivación, hay otra enmienda relativa a lo que es la reserva de estacionamientos, que es la enmienda número 151. Si se lee la 151, se entiende el porqué se propone la supresión del apartado 2. En la 151. (MURMULLOS). Sí, pero es que eso se corrigió,

precisamente fue un error a describir, y en el recurso se corrigió, se dijo que no era el apartado 3, sino el apartado 2. Evidentemente, se inadmitió, porque no existía el apartado 3, pero había sido un error tipográfico.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Señor Araiz, antes de que haga la defensa de las enmiendas. Me entra la duda, porque la 147 no bis, la 147 normal, propone una modificación con el apartado 2. Si se aprueba la enmienda 147, tal cual, luego pasamos a la 147 bis y se eliminaría la aprobada.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Esto es una técnica que se me aconsejó. Después de haber presentado las enmiendas, ya estaba empleada cuando se presentaron las enmiendas, y era una modificación del artículo y, en su caso, por si no había una mayoría suficiente, por lo menos que se aprobara una parte. Entonces estoy en la parte. (MURMULLOS).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Ahora mismo espigando.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Ya veo que entiende el concepto de espigar adecuadamente. (RISAS).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Sí, y el de paciencia estratégica también.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Pero cuando se puede segar, hay que segar, no hay que espigar, porque es perder el tiempo y con la reforma laboral se puede segar. No nos tenemos que quedar con la espiga, porque puede haber mayoría para segar. (RISAS).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Tiene la palabra para defender sus enmiendas.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Voy a defender la enmienda 147, 147 bis y 151, por lo menos, para que entendamos todo el contexto.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): 151 para contextualizar.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Sí, 151.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): ¿Y 150?

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Perdón.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Tiene todo el tiempo del mundo.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Sí, pero es otro tema distinto.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Vale, perfecto. Pero la enmienda 151 la votaremos en su momento.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Digo porque se refiere al apartado segundo, Presidenta, se refiere a la reserva de espacios para vehículos eléctricos de cero emisiones. Entonces, en la 157 proponemos su supresión. Porque en el 151 (MURMULLOS). 147 bis, perdón, en relación al 151, las dos, luego defenderé la 147, que se refiere exclusivamente a incorporar las bicicletas.

En la 151 lo que proponemos es reserva de estacionamientos. Hacemos una propuesta concreta. «Las Administraciones Públicas navarras reservarán plazas para uso exclusivo de

vehículos libres de emisiones en vías públicas y en los aparcamientos públicos de su titularidad, cualquiera que sea su forma de gestión. Las Administraciones titulares del servicio público de aparcamiento instarán, en su caso, medidas oportunas para que la empresa concesionaria se adapte a la obligación establecida en el apartado anterior». En el apartado 3: «Los aparcamientos privados de uso público —que también los hay—, vinculados a una actividad económica —pensemos en un centro comercial, que tiene un apartado—, cuando estos dispongan de más de 40 plazas, reservarán para uso exclusivo de vehículos libres de emisiones, un porcentaje de plazas no inferior al 10 por ciento, que se incrementará progresivamente en los términos que se establezcan reglamentariamente». Esto es, digamos, la propuesta que hacemos en ese sentido.

En la 147 lo que proponemos exclusivamente es añadir al final del apartado 1 la expresión «y adquisición y uso de vehículos de movilidad personal». Lo decimos porque en todo el proyecto de ley no se hace ninguna referencia a bicicletas o vehículos de movilidad personal, las UBMP, por lo que se propone que se promueva su adquisición y su uso ante la ciudadanía. Estamos hablando en el apartado 1, que se harán campañas, subvenciones, beneficios fiscales para el uso de vehículos eléctricos de cero emisiones, tanto de particulares, especialmente se cita sustitución de flotas de taxi, transporte y servicio público y flotas empresariales. Nosotros decimos que también, y la adquisición y uso de vehículos de movilidad personal.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Araiz, por sus explicaciones. Nos ha quedado claro ya cuáles son las enmiendas y qué es lo que pretende cada una de ellas. Pasamos a continuación, señora Aznárez, para la defensa de las enmiendas 147 y 148.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Aprovechando que hemos hablado de la 147, votaremos a favor de la 147 bis que presenta Euskal Herria Nafarroa, una vez que ya nos hemos aclarado todas un poco y la tenemos.

La 148, lo que proponemos desde Izquierda-Ezkerra y Podemos Ahal Dugu es añadir cuatro puntos más. Por lo tanto, este artículo pasaría de tener dos puntos a tener seis. Por un lado, en el punto 3 establecemos objetivos mínimos de venta de vehículos eléctricos, un respeto total de turismos vendidos, y vamos año a año, no cada quinquenio, incrementando el porcentaje de turismos.

En el punto número 4 creemos que reglamentariamente se haga todo un programa relativo a la compra de vehículos eléctricos y que va a consistir en una combinación de dos elementos. Por un lado, ayudas a la compra de vehículos eléctricos, y, por otro lado, la modificación de los impuestos de matriculación y circulación.

En el punto número 5 de adición se trata de establecer un programa de despliegue y fomento de puntos de recarga de vehículo eléctrico, tanto en la carga rápida como también en todo lo relacionado con el acceso público a esas recargas, como de los vinculados de acceso restringido.

Una cuando acude al texto de la ley foral, del proyecto de ley foral, el anteproyecto, en el artículo 57, de puntos de recarga de vehículos eléctricos de uso general, va estableciendo en el plazo de dos años las Administraciones Públicas y sus organismos públicos vinculados deberán

disponer de al menos un punto de recarga de uso general. También dice que los aparcamientos de uso público, titularidad pública o privada deberán disponer de al menos una plaza de aparcamiento con un punto de recarga de vehículo eléctrico. Va ampliando los puntos con este tema. Lo que pasa es que nosotras lo que veíamos es que faltaba eran esos puntos de recarga de vehículos de carga rápida que ya existen y que la ley no lo recoge.

En el punto número 6, también veíamos que era importante especificar una ley que cualquier persona física o jurídica podrá prestar el servicio de recarga de vehículos eléctricos sin necesidad de autorización previa, mediante un proceso de registro que se limitará al mínimo imprescindible para garantizar la correcta prestación del servicio. Lo que hacemos es, justamente aportar medidas específicas para la promoción de esta movilidad eléctrica.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señora Aznárez. Posicionamiento de los grupos. ¿Turno a favor? (PAUSA). ¿Turno en contra? (PAUSA). Señor Lecumberri, tiene la palabra.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Vamos a ver si me aclaro en este *maremágnum* de enmiendas y de sustituciones de enmiendas. En la enmienda 146, que es una cuestión, como bien ha explicado, casi semántica, el tema de incluir la transición energética. En principio, vamos a decir que no. No es que tenga mayor trascendencia, pero es que tendríamos que ir a todos los planes hablando de la transición energética. Cuando es algo transversal, es algo que ya está en los principios genéricos de la ley, y si no, pues sería bajar a unos niveles que la verdad no nos parecía.

En cuanto a la 147 bis, con el tema de los vehículos de movilidad personal, estaríamos de acuerdo con incluirlos en ese apéndice que se planteaba. (MURMULLOS). En la 147 he dicho que sí. Perdón, ya no sé ni qué. (MURMULLOS). La bis sí, he dicho que sí. Empiezo a dudar de mí mismo. (RISAS).

En la 148 votaríamos que no. Voy a ir resumiendo, porque si no. En la 149 votaríamos que sí. Mejora el texto. La 150 de EH Bildu votaríamos que sí también, por las mismas razones de mejora de texto.

La 151 pediríamos una transacción, se habla del 10 por ciento, lo cual, en algunos aparcamientos, estoy pensando en grandes aparcamientos, hoy por hoy nos puede parecer excesivo, no solo la reserva, sino las infraestructuras que montar, porque no basta con reservar, sino que hay que montar unas infraestructuras. Pediríamos una transición, usted lo decía también, de ir aumentando. Bueno, igual empezamos en un 2 por ciento y vamos aumentando paulatinamente. No sé de qué manera o cómo expresarlo, pero esa sería la idea. Creo que no me he dejado ninguna. Gracias. (RISAS).

(Se suspende la sesión a las 12 horas y 33 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 12 horas y 33 minutos).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Reanudamos la sesión. Tiene a continuación la palabra el señor Azcona.

SR. AZCONA MOLINET: Nosotros en la 146 de Navarra Suma vamos a votar en contra. Entendemos que la transición energética es una cuestión transversal y no solo tiene que hacer expresa referencia a un plan, en este caso, el de movilidad. Respecto a las dos, 147 y 147 bis de EH Bildu, vamos a votar a favor.

Respecto a la enmienda número 148 de Izquierda-Ezkerra y Podemos Ahal Dugu, vamos a votar en contra. En principio, en el punto 3 que propone añadir, decir que en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima ya se marcan unos porcentajes que para el 2030 abarca el 28 por ciento. Sí que es verdad que en la línea de lo que aquí plantean en la enmienda, al final, en 2040 sería para el cien por cien. Pero la transición, en este caso, tampoco está amoldada a lo que plantea este plan. Lo mismo con las otras dos cuestiones. Primero, que las ayudas, la gestión de ayudas por parte de Industria están enmarcadas en el Plan Energético de Navarra, y todos los años se publican. Respecto a lo que plantean en el último punto, que está desarrollado en el artículo 57 de la propia ley y que ya establece los tipos de puntos de recarga y vamos a mantener un poco esa. Creo que queda una, que es la última, si no me equivoco, la 149 de Navarra Suma, que vamos a votar a favor, entendemos que mejora el texto.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Azcona. Señora De Simón. Pasamos a continuación a la réplica, señora Llorente.

SRA. LLORENTE TRUJILLO: Muchas gracias. Comentar el posicionamiento sobre el resto de las enmiendas. Con respecto a la 147, viendo que la nuestra, que modificaba también el punto 1, parece que no va a contar con los apoyos. Votaríamos a favor, porque es que además también creemos que es interesante incluir también el tema de la adquisición y el uso de vehículos de movilidad personal.

También votaremos a favor de la enmienda 147 bis. Votaremos también a favor de la 151, si finalmente se logra transaccionar, porque nos parecía, efectivamente, lo que dice el señor Lecumberri, que a partir de ahora haya 40, por ejemplo, más de 40 plazas, es que no hay tantos vehículos eléctricos como para hacerlo.

Entonces, yo sí que entiendo que, si se puede transaccionar y llegar entre todos a un acuerdo de esas 40 plazas o ese 10 por ciento, que se pueda hacer paulatinamente como acordemos, también me parecería interesante incluirlo.

La enmienda 148 de Podemos Ahal Dugu votaremos en contra, porque no estamos de acuerdo con todos los puntos que en ella aparece. En la 150 de EH Bildu también votaremos en contra, porque tampoco creemos que sea necesario incluir en la ley campañas para el fomento de consumo de producto local. No sé, creo que hay otros medios para incluirlo y que se podrían hacer en otros sitios, fuera de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señora Llorente. Señor Araiz, turno de réplica.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: La 150 la comentaremos. No he defendido la 150, pero bueno, ya se ha posicionado la portavoz de Navarra Suma. A ver si aclaramos. La 147 creo que habría

mayoría para incorporar, creo que ha habido unanimidad para incorporar la adición, adquisición y uso de vehículos de movilidad personal.

En la 147 bis, al suprimirse el artículo 2, y aprobarse el 151, habría que concretar exactamente, entiendo que lo que se plantea es llegar al 10 por ciento de forma progresiva. Porque estamos hablando de 40 plazas, el 10 por ciento. Es que el porcentaje, digamos, la idea que planteamos puede ser el 10 o puede ser el 5. Porque lo que planteamos es que, a partir de que se incorpore, se apruebe la ley, ese porcentaje se establecerá en su momento en función ya del cambio del porcentaje de vehículos eléctricos y de combustión. Claro, en teoría, tendrían que ir disminuyendo y aumentando unos. En ese porcentaje, también tendríamos que ir progresivamente. El debate está en torno a si es ahora el 10 por ciento cuando se apruebe la ley o no. Si partimos de un 4 por ciento o un 5 por ciento, y a partir de ahí ya veremos. Un 5 por ciento de 40 plazas son muy pocas.

En estos momentos se está vendiendo ya aproximadamente un 3,5, un 4 por ciento de vehículos eléctricos sobre el total de las ventas. No, pero digo que estamos ya en esa banda. Es decir, que hablar del 5 por ciento sería una cifra casi real a lo que se espera que para el año que viene sume uno o dos puntos. Entonces, vamos a intentar consensuar la 151 y modificar la 147, que sería eliminar el segundo párrafo.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Señora Aznárez. Suspendemos para transaccionar.

(Se suspende la sesión a las 12 horas y 39 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 13 horas).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Comenzamos con las votaciones a las enmiendas del artículo 36. Empezamos con la enmienda 146 del Grupo Parlamentario Navarra Suma, de modificación del punto 1. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). ¿Abstenciones? (PAUSA). 6 votos a favor, 7 en contra y 2 abstenciones. Queda rechazada la enmienda número 146.

Vamos a votar la enmienda *in voce* 34, que sustituye a la 147, la 147 bis y a la 149, con una modificación, que es la eliminación del punto 2 de la enmienda *in voce* 34, que quedaría solo con un solo punto al artículo 36. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Es así, señor Araiz?

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Lo único que quería dejar constancia de que se ha suprimido, o sea, que queda pendiente la resolución de lo que inicialmente iba a ser una introducción de un nuevo apartado en relación con el impuesto de circulación de los vehículos eléctricos, que quedará pendiente a lo largo del debate, para antes de finalizar el mismo ver qué solución técnica se le busca.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Perfecto por la aclaración. Votamos entonces la enmienda *in voce* número 34. ¿Votos a favor? (PAUSA). 15 votos a favor. Queda aprobada la enmienda *in voce* número 34.

Artículo 36. ¿Votos a favor? (PAUSA). 15 votos a favor. Queda aprobado.

Enmienda 148 de la agrupación de parlamentarios forales Podemos y el Grupo Mixto-Izquierda-Ezkerra, de adición de cuatro puntos. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). ¿Abstenciones? (PAUSA). 2 votos a favor, 11 en contra, 2 abstenciones. Queda rechazada la enmienda número 148.

No vamos a votar la enmienda 151 aunque se haya presentado, ahora la *in voce* se haya transaccionado para hacerlo correlativo al número de enmiendas que se van aprobando.

Pasamos a continuación a un nuevo artículo, enmienda número 150 del Grupo Parlamentario EH Bildu, de adición de un nuevo artículo 36 bis. Tiene la palabra el señor Araiz para la defensa de la misma.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko. La hemos incluido aquí, porque se han relacionado, lo que entendemos es movilidad sostenible. En esta enmienda 150, proponiendo una adición al artículo 36, en este mismo capítulo lo que planteamos son campañas para el fomento del consumo del producto local, entendiendo que las Administraciones Públicas promoverán medidas de campañas de acuerdos con los diferentes sectores económicos, el consumo de productos locales, con el objetivo, y aquí es el punto de engarce con la movilidad, para reducir el transporte de mercancías a larga distancia. Esto es lo que planteamos, es una apuesta por este consumo. Por lo tanto, creemos que en la medida en que ese consumo se aumente, se estará, en su caso, sustituyendo por otro tipo de productos que hasta ahora no eran de origen local y que generaban más emisiones de gases efecto invernadero. Ese es el planteamiento y el porqué se incluye en este capítulo 2, en relación con la movilidad sostenible.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Araiz. Posicionamiento de los grupos. ¿A favor? (PAUSA). ¿En contra? (PAUSA). Tiene la palabra el señor Lecumberri para su posicionamiento.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Nos parece que mejora el texto. Nos vamos a posicionar, tanto en el fondo como en la forma nos parece una enmienda favorable.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Señor Azcona. Señora Aznárez.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: A favor de la enmienda, porque creo que justamente el consumo de los productos locales lo que hace es no incrementar ese transporte de mercancías a larga distancia y, por lo tanto, reducir lo que estamos trabajando en estaCcomisión. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Señora De Simón.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: Gracias. Anuncio el voto a favor.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Señora Llorente.

SRA. LLORENTE TRUJILLO: Ya me había posicionado antes, pero bueno, reiteramos que sí que estamos de acuerdo con el fondo, pero creemos que incluir en la Ley de Cambio Climático campañas para fomento del consumo de producto local, creemos que no es el sitio para hacerlo.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señora Llorente. Turno de réplica, señor Araiz. No. Votamos la enmienda número 150. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). 9 votos a favor, 6 en contra. Queda aprobada la enmienda 150 de un nuevo artículo 36 bis.

Pasamos directamente a la votación de la enmienda *in voce* número 35, que sustituye a la enmienda 151. ¿Votos a favor? (PAUSA). 15 votos a favor. Queda aprobada la enmienda *in voce* número 35.

Pasamos a las enmiendas al artículo 37, comenzando con el señor Araiz para la defensa de la enmienda 152. (MURMULLOS).

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Cambiamos en este caso de capítulo dentro del mismo título, en este caso, ya estamos en el capítulo 4, mitigación del cambio climático en los sectores primarios de residuos. Lo que planteamos en esta enmienda 37 es la supresión de los apartados 2 y 3, porque tenemos una enmienda de adición de un nuevo artículo 37 bis, que quedaría redactado, luego la defenderemos. Pero lo que planteamos es que las líneas de actuación del punto 2 y del punto 3 que se plantea aquí sobre los compromisos, creemos que nuestra redacción mejora lo propuesto por el texto y por eso proponemos su supresión.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): (NO HAY SONIDO).

SRA. LLORENTE TRUJILLO: La enmienda que nosotros hemos propuesto es la modificación del punto 3, en el sentido de que el Gobierno de Navarra establezca en un plazo máximo de seis meses una línea de ayudas para la adopción de los compromisos climáticos en el sector primario, y que además estas ayudas sean complementarias a las ayudas de los programas comunitarios existentes.

Es decir, creemos que se están estableciendo unos compromisos para el sector primario y no hay ayudas para que el sector primario, que es un sector que es prioritario en Navarra, pueda acometer todos los cambios y todas las modificaciones que ellos necesitan. Por eso creemos que lo más pronto posible se puedan establecer unas líneas de ayudas, de manera que el sector primario ya se pueda poner a trabajar en la mitigación de todas las emisiones, y, además, la sustitución de los combustibles fósiles en todas las instalaciones. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señora Llorente. Tiene a continuación la palabra la señora Aznárez para la defensa de las enmiendas 154, 155, 156 y 157.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Muchas gracias. Comenzando por la 154, modificábamos el punto 1, lo que hemos hecho es ir modificando y enmendando casi punto por punto, por aquello de que se pudiesen votar los puntos y no una enmienda completa para dar más oportunidad, en el caso de que así lo vean, y las apoyen.

En la enmienda 154 se modifica el punto 1. Porque va justamente yo creo que en coherencia con lo que hemos ido trabajando durante un año de ese Plan de Lucha contra la Pobreza, donde ya hablábamos de esa transición a un modelo agroecológico que asegure un sistema agroalimentario de producción, transformación y distribución de alimentos, coherente con el contexto de cambio climático, donde también trabajamos, abordamos y firmamos los seis

grupos el fomento de la producción local y el consumo de cercanía para reforzar la soberanía alimentaria de la Comunidad Foral y garantizar un desarrollo territorial equilibrado.

Por lo tanto, si en el pacto contra la pobreza ya aprobábamos este tipo de medidas, veíamos también necesario meter en este apartado todo aquello en lo que teníamos bastante acuerdo en el seno de ese plan de trabajo que iniciamos con el Plan de Lucha contra la Pobreza. Porque la motivación, leen ustedes ahí que es transitar hacia ese modelo agroecológico, coherente con el contexto de cambio climático.

La enmienda 155 es modificar de ese punto 2 el apartado b) y sobre todo viene con todo el tema de proteger a nuestros municipios frente a esa amenaza de la ganadería intensiva. Ya sabemos que tenemos ahí la Ley de Sanidad Animal pendiente, que en poco tiempo vendrá al Parlamento para debatirla y aprobarla con esa moratoria que nos hemos dado, y que ya está limitado en el decreto foral que se establecerá. Pero creíamos importante que apareciese también en el texto de la Ley Foral de Cambio Climático y Transición Energética.

La enmienda número 156 es también modificar otro punto, que es el punto 3 de ese artículo 37. Lo que queremos hacer es destinar a que las ayudas vayan dirigidas a la adopción de compromisos y, además, que estén moduladas en función del grado de intensificación de cada explotación agrícola, ganadera, y teniendo en cuenta el tamaño de las mismas.

La enmienda número 157 lo que hace es añadir al punto 2. Siento mucho, hemos saltado del punto 3 ahora nuevamente al punto 2, quizás teníamos que haberlas numerado de otra manera, pero siento mucho el cambio otra vez al número 2. Lo que hacemos es proponer nuevos apartados.

Ya ven ustedes ahí, el punto r) es promover la desintensificación. El punto t) es algo que ya las directivas europeas nos marcan, del 25 por ciento de producción ecológica para 2030. Ya sabemos que es muy difícil llegar a ello, pero es un mandato de la UE. La u) es establecer la estrategia de apoyo a la producción ecológica 2020-2030. La v) es establecer medidas para el uso de plásticos cien por cien biodegradables de acolchados agrícolas. Creo que aprobamos también hace poco en una transacción en los grupos también un tema parecido a este. No recuerdo cuál, pero también iba a los temas de los plásticos en la agroindustria. Luego, w) no ampliar la superficie de riego de Navarra y dedicar los recursos disponibles a mejorar los actuales. La x) está relacionada con las unidades ganaderas para poner freno justamente a lo que también tratábamos en otro punto, que es la ganadería intensiva en las nuevas explotaciones, muy de actualidad. La y sería poner al día de la directiva navarra sobre nitratos. Esto es una confusión, porque revisando en conjunto con el departamento, parece ser que no existe la directiva navarra sobre nitratos. Por lo tanto, este punto y) lo retiraríamos. La z), porque ya no hay más letras en el abecedario, la z) sería establecer medidas necesarias de apoyo técnico y condicionado de las ayudas públicas para reducir el uso de plaguicidas y fertilizante sintéticos en un 50 por ciento, Objetivo 2025, con respecto a 2020, y que, en 2030, el 50 por ciento sean gestionados con técnicas y métodos agroecológicos.

Esto tiene un sentido. Tenemos toda esa estrategia de producción agroecológica, pues bueno, tal y como hemos hecho en otros apartados, especificar plazos y especificar porcentajes. Esto es todo.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señora Aznárez. Posicionamiento de los grupos. ¿A favor? (PAUSA). ¿En contra? (PAUSA). Señor Lecumberri, tiene la palabra.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Nos vamos a posicionar en contra de todas ellas. La verdad es que no nos parece. En algunos casos desarrolla algún articulado, en otros casos, pero en su conjunto no nos parece ni que, por ejemplo, la reducción de plazos de dos años a seis meses sea real. Volvemos a decir, creemos que el papel lo aguanta todo, pero seis meses no es un plazo real para regularlo. En otros casos estamos hablando de cuestiones que estarían más relacionadas con temas de bienestar animal, de sanidad animal, con el Plan de Lucha contra la Pobreza.

En fin, no nos parece que las directrices que se marcan mejoren en su conjunto el articulado, que es un articulado, creo que como primer artículo de todo el apartado del sector primario de la lucha contra el cambio climático, que está dentro de lo que son los principios generales en este apartado, está bien orientado. La verdad, no nos parece que mejore. Vamos a votar en contra de todo.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Lecumberri. Señor Azcona, tiene la palabra.

SR. AZCONA MOLINET: Nuestra posición va a ser también la de mantener el anteproyecto de ley en los términos en los que está. Respecto a estas enmiendas, de la 152 a la 157 votaremos en contra. Aquí se dan unas circunstancias, ya lo he citado varias veces, por parte de Navarra Suma, que en el conjunto del anteproyecto y en otras secciones, vemos una posición más ambiciosa. Sin embargo, en este apartado rebaja sus ambiciones. En ese sentido, creemos que la forma adecuada es tal y como está reflejado el artículo 37, también en una cuestión importante, y es a reseñar, está trabajada con el sector. Es un sector que, evidentemente, tiene un amplio margen de mejora en este aspecto, pero también muy sensible a todas estas cuestiones. Creemos que la medida exacta y trabajada con el sector y realista y posible es la que marca el artículo 37 en su redacción original.

Nos llaman la atención algunas que incluso darían para un debate más intenso, como tuvimos el otro día, como por ejemplo la moratoria, que se propone ya no para las macrogranjas, sino para la instalación de instalaciones intensivas, independientemente del tamaño. O sea, son cuestiones que están fuera de la realidad de la sociedad en la que estamos, de la realidad del sector en el que estamos.

O sea, creo en términos ganaderos, respetar las leyes medioambientales garantistas de nuestra Comunidad, respetar las leyes de bienestar animal en los términos sanitarios y que sean social y económicamente sostenibles es lo que hace que la ganadería sea una apuesta de ganadería sostenible o no. Yo creo que es un debate más profundo. Creemos que esa moratoria que se intenta colar aquí no es adecuada. Además, nos viene el debate con la ley que está ya propuesta en el Parlamento, de modificación de la Ley de Sanidad Animal, para debatir precisamente eso, dónde están los límites en este tipo de instalaciones. Vamos a mantener el artículo 37 como está por nuestra parte.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Azcona. Señora De Simón. No. Turno de réplica, señor Araiz.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Para posicionarnos sobre algunas de las enmiendas que se han planteado. En relación con la enmienda número 153, nosotros creemos que el texto, más allá del plazo, que evidentemente entre dos años y seis meses hay una diferencia importante a la hora de que este sector se pueda incorporar a las necesidades derivadas y a los cambios necesarios derivados de la adecuación a todo lo que estamos hablando de lucha contra el cambio climático y transición energética. Pero creemos que se elimina una parte que a nosotros sí nos parece interesante, que aparece en el apartado 3 del artículo 37, que es hacia dónde y cómo deben estar dirigidos este tipo de compromisos. Es decir, lo que se plantea es ayudas para que vayamos más allá de los compromisos legales y las normas de estricto cumplimiento y, además, estén moduladas, teniendo en cuenta el tamaño de cada explotación, de tal forma que las pequeñas explotaciones puedan hacer frente a los compromisos frente a otro tipo de explotaciones más grandes y con mayor capacidad económica que tendrán también una situación más fácil, dentro de lo que pudiera ser fácil, la transición en todos los sectores, especialmente en este. Pero, como digo, nos gusta, en ese sentido, más la redacción, más allá del plazo, que, si se puede discutir, pues nos gustaría, desde luego, que se redujera. En relación con la 154, estamos de acuerdo.

En relación con la 155, creemos que es interesante el debate sobre lo que aquí se propone, porque decía el señor Azcona que eso no está en la agenda de nadie. Probablemente, el debate sobre si hay que hacer o no una moratoria en estos términos sí que está en la agenda de sectores de esta comunidad, porque lo que estamos hablando es, en lugar de, como dice el apartado 2 b), que creo que es adecuar, lo que aquí estamos hablando es de limitar la dimensión de la cabaña ganadera. Porque una cosa es la modificación que se vaya a hacer en la Ley de Sanidad Animal, que desde ya anunciamos que nos parece que es excesiva. Estamos planteando 1.250 unidades de ganado mayor, cuando en el Estado se está planteando ya 800, y cuando en Cataluña se están planteando 600. Por lo tanto, creemos que es un debate que está vivo y que ya lo plantearemos. Pero, desde luego, aquí se habla de limitar la dimensión de la cabaña ganadera a la capacidad de la carga ambiental de cada municipio. Es decir, que, si en Caparroso ya hay en estos momentos una carga determinada y se quiere poner, ya se va a autorizar una nueva para 7.000 cerdos y cerdas, bueno, creemos que poco a poco lo que hace falta conocer es el conjunto en cada municipio de cuál es la capacidad real que tiene para soportar ese tipo de deyecciones ganaderas. En este caso, lo que se plantea es que nuevas explotaciones ganaderas intensivas y ampliación de las existentes, hasta que no se establezca reglamentariamente la carga máxima, y esto es importante. Esto es tan importante como limitar el número de cabezas, porque lo que no podemos es concentrar en un determinado municipio o en unos determinados municipios, una importante carga de cabaña ganadera, que lo que nos va a ser es imposible que en esos municipios se puedan hacer esas deyecciones.

Creemos que es importante y, desde luego, vamos a votar a favor. Tenemos una enmienda, una disposición adicional parecida en estos términos, porque creemos que lo importante, como digo, es la carga ambiental de cada municipio, más allá de la propia capacidad de una instalación ganadera, que también.

En la 155. Bueno, vamos a votar a favor de todas las de Izquierda-Ezkerra. Luego defenderé la mía, en la que hemos optado por otra técnica de proposición. Nosotros creemos que nuestro texto de la enmienda 158 es mejor que el artículo 37 en su conjunto, y por eso hemos propuesto eliminar el apartado 2 y el apartado 3. Como digo, votaremos en estos términos.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Araiz. Señora Llorente.

SRA. LLORENTE TRUJILLO: Para posicionarme con el resto de las enmiendas. Votaremos que no a todas las enmiendas, excepto a la que proponemos nosotros. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señora Llorente. Señora Aznárez.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Primeramente, quiero agradecerle la defensa que ha hecho el señor Araiz Flamarique de la enmienda 155, muy acertada, y como siempre, muy pedagógica. No es una propuesta, la de sustituir «adecuar» por «limitar» de Podemos Ahal Dugu, sino que es escuchando a un sindicato agrario, EHNE en este caso, es el que nos propuso en una de sus propuestas para mejorar la ley, que sustituyésemos justamente lo que en la ley aparece, que es «adecuar» por «limitar». Porque justamente lo que se quiere es defender a los municipios o asegurarnos de que no tengan esa carga máxima por entidad local, por municipios. O sea, que venga aquí cualquier empresa de ganadería intensiva, que muchas de ellas además pertenecen a fondos buitre, y que hagan de ese municipio lo que quieran, sin tener en cuenta la carga máxima. Lo que argumentó EHNE en esa audiencia social lo vimos oportuno, pertinente, y por eso lo que hicimos es recoger su demanda y plasmarla en esta enmienda. Por lo demás, he de agradecer los apoyos que nos han demostrado.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias. Pasamos a continuación a las votaciones de las enmiendas del artículo 37. Enmienda número 52 de EH Bildu. ¿Votos a favor? (PAUSA). 152, señora Aznárez. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). 2 votos a favor, 13 en contra. Queda rechazada la enmienda 152.

Enmienda 153 del Grupo Parlamentario Navarra Suma, de modificación del punto 3. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). 6 votos a favor, 9 en contra. Queda rechazada la enmienda número 153.

Enmienda 154 de la agrupación de parlamentarios forales Podemos, Grupo Mixto-Izquierda-Ezkerra, de modificación del punto 1. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). 4 votos a favor, 11 en contra. Queda rechazada la enmienda número 54.

Enmienda número 155 de la agrupación de parlamentarios forales y el Grupo Mixto-Izquierda-Ezkerra. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). 4 votos a favor, 11 en contra. Queda rechazada la enmienda número 155.

Enmienda 156 de la agrupación de parlamentarios forales y el Grupo Mixto-Izquierda-Ezkerra, de modificación del punto 3. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). 4 a favor, 11 en contra. Queda rechazada la enmienda 156.

Votamos el artículo 37. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). ¿Abstención? (PAUSA). 5 votos a favor, 10 abstenciones. Queda aprobado el artículo 37.

Enmienda número 157 de la agrupación de parlamentarios forales Podemos y el Grupo Mixto-Izquierda-Ezkerra, de adición de nueve apartados del punto 2. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). 4 votos a favor, 11 en contra. Queda rechazada esta enmienda número 157.

Pasamos a la siguiente enmienda, la enmienda 158 del Grupo Parlamentario EH Bildu, de adición de un nuevo artículo 37 bis. Tiene a continuación la palabra para su defensa el señor Araiz.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Hemos debatido ya lo que sería el fondo de esta enmienda. No creo que vaya a cambiar nada, por mucho que intente convencerles a sus señorías de la bondad de la aprobación de esta enmienda y de la necesidad de incorporar un texto mucho más completo y mucho más real y mucho más adecuado a lo que es una ganadería sostenible y una agricultura sostenible. Como digo, en este sentido, proponemos ese texto más completo, que es el 137.

Simplemente, nos parece que faltan objetivos concretos en esta ley, en cuanto a lo que se refiere a la agricultura y a la ganadería. Nosotros proponemos cuatro, que creemos que serían importante: Impulsar la desintensificación de la producción ganadera, calculada sobre la base de reducir el consumo de energía total invertido en la producción, este sería el objetivo central, creemos; reducir las emisiones de gas metano y otros gases de efecto invernadero, mejorando el tratamiento de purines y su aplicación de manera adecuada en la propia explotación y en la agricultura, buscando cerrar el ciclo productivo. No situaciones como la que se dan en estos momentos, que una granja situada en una famosa localidad de Navarra, de cuyo nombre no me quiero acordar en estos momentos, (RISAS), se está expandiendo, digamos, digestato proveniente de la planta de biogás, no por el propio municipio, sino por decenas de municipios. Creemos que eso es una práctica absolutamente inaceptable desde el punto de vista de lo que planteamos como objetivo.

En segundo lugar, promover la desintensificación de la producción agrícola, calculada sobre la base de la reducción del consumo de energía total, la reducción de las emisiones de óxido nitroso, reduciendo el uso de fertilizantes nitrogenados y la reducción del uso de fertilizantes minerales, que este es uno de los temas que no estamos abordando adecuadamente, que ya tenemos cómo Navarra tiene unas zonas de excesiva contaminación por nitritos. En los informes y respuestas que nos da el departamento, nos dice que esto no proviene de la famosa granja cuyo nombre no vamos a citar, sino que proviene de prácticas de agricultura provenientes, bueno, estamos hablando que, desde la implantación del Canal de Navarra, la transformación en regadío de importantes zonas y áreas en la zona media de Navarra, en la cuenca del Cidacos y en la cuenca del Aragón, estamos soportando ese incremento. Si no es la ganadería, como dice el departamento, que curiosamente coincide desde la apertura de la ganadería hasta la situación actual, en la que hay un incremento muy importante de aportes de nitritos en las aguas subterráneas, y en esa cuenca, si no es la ganadería, será la agricultura, y si es la agricultura, ya veremos de dónde viene. Por eso creemos que hay que reducir el uso de fertilizantes nitrogenados y fertilizantes minerales.

En tercer lugar, promover la eficiencia energética en las explotaciones agrarias y ganaderas, favoreciendo el cierre del ciclo productivo desde las fases de producción hasta la distribución.

Finalmente, impulsar un modelo de explotación agrícola y ganadera compleja y mejor adaptada a los escenarios de cambio climático.

Planteamos un sinfín de medidas que creemos que deberían recogerse, en concreto, hasta la letra u), w). Es decir, casi nos agotamos todo el abecedario. Pero no las voy a citar, porque algunas son de las que ya se han comentado y estaban recogidas en las enmiendas de Izquierda-Ezkerra que han sido rechazadas.

En el apartado 4 nos parecería interesante que las Administraciones Públicas de Navarra fomentaran el consumo de productos de proximidad kilómetro cero a través de diversas medidas, al objeto, como ya hemos dicho antes, ya se ha incorporado esa enmienda 151, y creemos que eso ha sido positivo.

Las medidas que a nuestro juicio deberían adoptarse en materia de agricultura y ganadería tendrían que ir encaminadas a reducir esa vulnerabilidad y a las emisiones de gases de efecto invernadero en el sistema agrario navarro, por lo cual, deberían tomarse una serie de variables que tampoco les voy a repetir en aras a la brevedad del debate.

Lo que proponíamos finalmente era que el Gobierno de Navarra estableciera en el plazo máximo de dos años esa línea de ayudas. Es decir, que ya se recogían en el texto inicial del Gobierno y que ha sido mantenido en los términos.

Creo que nada más, porque no voy a reproducir un montón de cosas que podríamos decir que se recogen en esta propuesta de artículo 37 bis.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Araiz. Posicionamiento de los grupos. ¿Turno a favor? (PAUSA). ¿Turno en contra? (PAUSA). Señora Llorente, tiene la palabra.

SRA. LLORENTE TRUJILLO: Anunciamos el voto en contra, porque no estamos de acuerdo con la mayoría de las medidas que se fijan en esta enmienda. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señora Llorente. Señor Lecumberri.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Por la misma razón. Pero sí que quisiéramos hacer un añadido con respecto a la granja de la que se está haciendo alusión. Creo que tenemos que ser prudentes, porque no podemos hacer acusaciones, incluso en este entorno, sin tener muy claras las cuestiones que se están haciendo, porque si no tendremos que entrar a otros debates de otras cuestiones. Concretamente, también habrá que recordar, porque creo que es justo hacerlo, no porque vayamos a hacer ninguna defensa, que nuestros modelos están muy claros, pero también es justo hacerlo. En esta planta también se están haciendo aprovechamientos energéticos, se está sacando biogás y se está aprovechando. No solo eso, sino que algunas mancomunidades que no resuelven sus problemas de residuos orgánicos los están llevando a esta planta. Habrá que decirlo todo.

También es cierto que algunas de las imágenes que tan escandalosamente fueron repartidas, se reconoció que tenían un punto de falseamiento, de exageración o de agravamiento, de esas de los purines llegando al río, bajando en cascada.

Por otro lado, con el tema de los nitritos, de lo que tampoco soy ningún experto en estas cuestiones, pero los expertos que así lo han explicado del propio Gobierno de Navarra, efectivamente, esta planta sería incapaz de producir esos niveles de nitritos con esa extensión. Es claro que es una cuestión más de fertilizantes que se trata en el artículo 40 de esta ley, más adelante, que, de la propia planta, que, por cierto, unos niveles de nitritos que están muy por debajo de los máximos que establece la Organización Mundial de la Salud, como así reconocen.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Lecumberri. Tiene a continuación la palabra el señor Azcona.

SR. AZCONA MOLINET: La argumentación que he hecho de la defensa del artículo 37 me mantengo en mantener el anteproyecto de ley tal y como está redactado, en aras a ese trabajo que se ha hecho con el conjunto del sector y buscando ese punto intermedio y realista ante la situación.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Azcona. Señora Aznárez.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Para posicionarnos con una abstención.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señora Aznárez. Señora De Simón.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Sí, señora Presidenta. Vamos a ver, ya he presupuesto y he anticipado que el resultado iba a ser el que va a ser, pero en todo caso, por puntualizarle al señor Lecumberri, ya que ha hecho esa defensa, hay una especie de presunción de inocencia respecto de la granja de la que estamos hablando, quiero recordarle la resolución 478E/2021, de 20 de mayo, del Director General de Medio Ambiente, por el que se resolvió incoar expediente sancionador a las mercantiles Valle de Odieta Sociedad Cooperativa Limitada y a Hibridación Termosolar Sociedad Limitada, como presuntos responsables de una infracción muy grave del artículo 75.1.a) y otra grave del artículo 75.2.b) de la Ley Foral 4/2005, de 22 de marzo, de intervención para la protección ambiental. Bueno, no le voy a leer los hechos que se imputan y las infracciones que se han cometido, pero se imagina por dónde van.

Por lo tanto, más allá de lo que diga este portavoz, hay una resolución de un Director General, en el que incoa un expediente, veremos cuál es el resultado. (MURMULLOS). No está recurrida, señor Lecumberri. No hable sin saber. No está recurrida. Está suspendida. No, está suspendida, porque la Policía Foral, a la vez que se estaban elaborando estos hechos en un procedimiento administrativo sancionador, elaboró unas diligencias que fueron remitidas a la Fiscalía y a su vez están en un juzgado de instrucción por un presunto delito, por la comisión de un presunto delito contra el medio ambiente, por emisiones y por filtraciones, afección a la biodiversidad, a la flora, a la fauna, etcétera.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Está pendiente de resolución.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Sí, pero yo le estoy diciendo, señor Lecumberri, que hay unos hechos que están en estos momentos en una tramitación plenaria y en una tramitación administrativa y que son muy graves. Nada más, yo no he dicho otra cosa. Yo he dicho que todo esto —y podríamos hablar largo y tendido— se recoge en actos propios de la Administración, en la que

la Administración está haciendo una valoración previa inicial, en la que considera que cómo se está repartiendo el digestato, y el pasar por encima de todas las resoluciones para hacer las obras que le da la gana o les da la gana a estas mercantiles es una realidad.

Yo no digo que haya que establecer en estos momentos ya cuál es el resultado definitivo. Yo le digo que hay informes del Seprona, denuncias del Seprona, denuncias de la Policía Foral, denuncias del Guarderío, denuncias de la sección que fue a inspeccionar *in situ*. Por lo tanto, insisto que ya no son denuncias de quienes nos oponemos a ese modelo o creemos que ese modelo o que esa actuación o que esa instalación concreta está haciendo no sé qué, que ya hay, como le digo, distintos informes al respecto.

Por lo tanto, hemos hablado aquí de algo que no es que sea colateral al debate que estamos hablando, porque en el fondo de lo que estamos hablando y de lo que habla el artículo 37, apartado 1, es de todo esto, del modelo de desarrollo de agricultura y ganadería sostenible.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Muchas gracias, señor Araiz. Pasamos a la votación de la enmienda número 159 del Grupo Parlamentario EH Bildu, de adición del nuevo artículo 158. (MURMULLOS). 37 bis. 158. ¿Votos a favor? (PAUSA). ¿Votos en contra? (PAUSA). ¿Abstenciones? (PAUSA). 3 votos a favor, 11 en contra, 1 abstención. Queda rechazada esta enmienda número 158 de un nuevo artículo. Siendo las dos menos veinte. (MURMULLOS). Perfecto, enmienda 159 del Grupo Parlamentario EH Bildu, de adición de un nuevo artículo 37 ter, que ha sido sustituida por la enmienda *in voce* 10. Cuando quiera, señor Araiz, para la defensa de la enmienda *in voce* 10.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Se plantea la adición de un nuevo artículo bajo la denominación recursos hídricos. Lo que proponemos es que las medidas a adoptar en materia de agua vienen encaminadas a reducir a vulnerar el sistema hídrico navarro, teniendo en cuenta una serie de aspectos. Para que sus señorías se sitúen, la diferencia entre la enmienda original y la enmienda *in voce* está en la reducción de los apartados f), g) y h) de la enmienda original. Entendiendo que, con ese planteamiento, en el departamento nos dijeron que iba a ser admitida, que veían la posibilidad de admisión de la misma en ese sentido.

Por lo tanto, lo que planteamos es incorporar este artículo con las materias que había que tener en cuenta: la implantación de caudales ecológicos, la aplicación de medidas económicas para la progresiva restauración integral de los ecosistemas, para la gestión del ciclo integral del agua, la interconexión de las redes de abastecimiento, la derivación con carácter prioritario de los recursos hídricos conseguidos mediante medidas de ahorro y eficiencia para el logro de los objetivos de calidad de los ecosistemas acuáticos, la evaluación de la vulnerabilidad de las diversas masas de agua.

En el apartado 2 lo que planteamos es el fomento, que la Administración competente fomentará el estudio de los diferentes usos de suelo en Navarra y su relación con los procesos que configuran el ciclo hidrológico, con el objetivo de que los resultados de dichos estudios sean tomados en consideración para futuros planes, proyectos, programas, estudios de impacto y herramientas de planificación similares.

En tercer lugar, con el objetivo de reducir y mitigar los efectos derivados de la escasez de recursos hídricos a consecuencia del cambio climático, las Administraciones Públicas de Navarra, en sus respectivos niveles de competencia, deberían elaborar oportunos planes de sequía que sean revisados en un plazo.

El suministro de agua en alta para consumo humano en todo el territorio navarro será considerado como un derecho humano y ciudadano. Nos parece también en este caso interesante hacer esta consideración. Ese suministro debe tener carácter público y prioritario frente a los usos alternativos.

Esto, dicho de otra manera, es lo que ya establece la legislación de aguas, a la hora de clasificar los usos a los que puede destinarse el agua, que está denominada como de carácter público. Lo que hacemos es que se llevará a cabo un proceso de revisión y actualización de la normativa, que incluya en sus objetivos políticos de regulación fluvial, abastecimiento y depuración para elaborar unos textos que incorporen las previsiones climatológicas en Navarra y las demandas posibles que sean acordes con los posibles escenarios climáticos.

Creemos que completa en este apartado, en este capítulo, el tema de los recursos hídricos, y que mejora o mejorará el contenido de la ley en su texto final.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): (NO HAY SONIDO).

SRA. LLORENTE TRUJILLO: Para posicionarnos a favor. Creemos que, efectivamente, que añade calidad al texto original, porque no se hacía mención del tema de los recursos hídricos y creemos que es interesante incluirlo. Muchas gracias.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Votaremos a favor. Complementa este artículo y desarrolla un apartado que quizás había quedado un poco escaso.

SR. AZCONA MOLINET: Votaremos a favor.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Señora Aznárez.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Voto a favor.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: Voto a favor. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Regúlez Álvarez): Señor Araiz, turno de réplica. No hace uso. Pasamos a votar la enmienda *in voce* número 10. ¿Votos a favor? (PAUSA). 15 votos a favor. Queda aprobada esta enmienda número 159.

Ahora sí, suspendemos la sesión hasta el martes que viene a las doce y cuarto, para seguir con las enmiendas al artículo 38. (MURMULLOS). Doce y cuarto a dos menos cuarto del día 3. ¿Un día 1 de abril es? (MURMULLOS). 1 de febrero. (MURMULLOS).

(Se suspende la sesión a las 13 horas y 40 minutos).