



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

X Legislatura

Pamplona, 17 de enero de 2023

NÚM. 51

COMISIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO Y EMPRESARIAL

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.^ª MARÍA RONCESVALLES SOLANA ARANA

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 17 DE ENERO DE 2023

ORDEN DEL DÍA

— 10-22/COM-00117. Comparecencia, a petición propia, del Consejero de Desarrollo Económico y Empresarial para informar sobre la ejecución del programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (Programa MOVES III).

(Comisión transcrita por Naturalvox S.A.U.)

(Comienza la sesión a las 12 horas y 17 minutos).

Comparecencia, a petición propia, del Consejero de Desarrollo Económico y Empresarial para informar sobre la ejecución del programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (Programa MOVES III).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Eguerdi on eta eskerrik asko. Lehenik eta behin, ongi etorria kabinetetik etorri zaretenak, bai kontseilari jauna, Irujo Amezaga jauna, eta baita bere kabineteburua den Arrizabalaga Idiáquez anderea. Ongi etorriak lehenik eta behin eta zuei, jaun-andreok, ere bai. Eskerrik asko. Iniciamos la sesión con un único punto del orden del día: Comparecencia, a petición propia, del Consejero de Desarrollo Económico y Empresarial para informar sobre la ejecución del programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica, el programa MOVES III. Para ello, y debido a que es a petición propia la comparecencia, dispone el Consejero de aproximadamente treinta minutos. Tiene la palabra cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO Y EMPRESARIAL (Sr. Irujo Amezaga): Eskerrik asko, y ya procedo. El pasado 9 de diciembre del 2020 la Comisión Europea publicó la Estrategia Europea de Movilidad Sostenible e Inteligente, un plan de acción que incluía ochenta y dos iniciativas. Según la propia Comisión Europea, la estrategia sienta las bases de cómo el sistema de transporte de la Unión Europea puede lograr su transformación ecológica y digital y ser más resistente a futuras crisis.

Como se indica en el propio Pacto Verde Europeo, el resultado de esta tiene que ser una reducción de hasta el 90 por ciento de las emisiones de lo que es el sector del transporte de aquí al 2050, gracias a un sistema de transporte inteligente, competitivo, seguro, accesible y asequible, tal y como se menciona, insisto, en esta Estrategia Europea de Movilidad Sostenible e Inteligente, y en este sentido se marca una serie de hitos concretos para el año 2030, con en el plazo temporal del año 2030.

El primero es que al menos treinta millones de coches de cero emisiones estén en funcionamiento en las carreteras europeas. Por otro lado, cien ciudades europeas deben ser climáticas neutras. El tráfico ferroviario de alta velocidad se duplicará en toda Europa, los viajes colectivos programados para viajes de menos de quinientos kilómetros deben ser neutros en carbono o, entre otros, también la movilidad automatizada se desplegará a gran escala. Este es un pequeño resumen de lo que es el contexto en el que nos movemos a partir de diciembre del año 2020.

Así las cosas, y en lo que respecta a Navarra, en marzo del 2022 presentamos la Agenda de Impulso a la Movilidad Eléctrica, que tiene el objetivo de asegurar la transición justa buscando la cohesión de todo el territorio. La agenda, promovida por el Gobierno de Navarra, cuenta con un grupo tractor compuesto por el Clúster de Automoción, ACAN; el clúster de energía verde Enercluster; la propia Sodena; Nasuvinsa; y, en este caso, Zabala, que actúa como asistente técnico. Además, tiene el compromiso de más de quince colaboradores, como podemos ver en esta diapositiva, y en esta agenda se definen —ya lo presentamos, insisto, en marzo del año pasado— catorce actuaciones diferentes para alcanzar los objetivos, que se monitorizarán mediante trece indicadores diferentes.

En este sentido, la Agenda de Impulso a la Movilidad Eléctrica de Navarra es fruto también de un análisis previo que se fue haciendo a lo largo de 2021. En primer lugar, debo recordar que ya Navarra, además de todo, desplegó desde 2017 la iniciativa Naveac, que tenía como objetivo situar a Navarra como región verde líder tanto en energías renovables como en movilidad sostenible, con una industria relacionada fuerte y exportadora. Este era el objetivo de Naveac, que el año 2017 ya estábamos, y seguimos, trabajando en este sentido, pero, a lo largo del 2021, como he dicho, se efectuó un análisis completo de los retos que genera el impulso dado a la movilidad eléctrica desde la Unión Europea, especialmente —todo hay que decir— desde la pandemia, y visto cómo se ha acelerado todo con el Pacto Verde Europeo.

En este análisis se identifican los cuellos de botella, como tenemos también en la diapositiva, que existen, y se agrupan en tres grandes bloques, como podemos ver aquí: la decisión de compra, la usabilidad de la red de recarga y las propias barreras administrativas que existen en esta transición. No me detendré en ellas porque las tienen en la diapositiva.

Tras este análisis previo que, insisto, ya hicimos en el año 2021, en paralelo se fue trabajando en la configuración de esta agenda, que, vuelvo a repetir, presentamos ya en marzo del año 2022. Esta Agenda de Impulso a la Movilidad Eléctrica de Navarra tiene, como pueden ver aquí también en la diapositiva, cuatro grandes ejes, cuatro objetivos, objetivos específicos o pilares, como nos solemos referir a ellos.

El primero, el objetivo específico 1, es el impulso del vehículo eléctrico, como tal. El segundo es el despliegue de una infraestructura de recarga de acceso público cohesiva y fiable. El tercero es la apuesta por un turismo navarro con mínima huella de carbono. Y el cuarto es la creación de una red navarra de infraestructura emblemática.

En cuanto al primer objetivo, el objetivo específico 1, que es la penetración del vehículo eléctrico en el mercado, disponemos de los objetivos más concretos en este. El primero es que exista, también para el 2030, un 10 por ciento de vehículos eléctricos ya matriculados, que sean eléctricos, insisto. El 10 por ciento de las empresas de más de cien trabajadores deben contar con planes de movilidad. El 5 por ciento de la flota del sector público debería ser eléctrica, y el cien por cien de los reemplazos de los vehículos ligeros deberían ser cero emisiones o emisiones neutras, así como el mantenimiento actualizado de un visor que englobe a todos los puntos de recarga.

En cuanto al objetivo específico 2, como vemos aquí, el despliegue de una infraestructura de recarga, los objetivos concretos son: completar una red de doscientos cincuenta puntos de recarga de acceso público, al margen de las que haya de acceso privado; que exista un punto de recarga en nuestra red viaria mínimo cada cincuenta kilómetros, y esto quiere decir también que treinta y ocho puntos de recarga deberían existir por cada cien mil habitantes, eso como mínimo. El 95 por ciento de las horas de disponibilidad de los cargadores gestionados también por el Gobierno de Navarra, y el 95 por ciento de los puntos de recarga públicos gestionados también 365 días al año.

En cuanto al objetivo específico 3, sobre el turismo con una mínima huella de carbono, en este caso los planes son instalar y mantener en funcionamiento puntos de recarga en quince

enclaves turísticos principales de Navarra, este es el objetivo, así como la definición, implementación y diseminación de cinco rutas turísticas para vehículo eléctrico.

Por último, en cuanto al objetivo específico 4, red navarra de infraestructura y recarga emblemática, aquí los objetivos son la creación de cinco consorcios de I+D, participando en diferentes proyectos piloto; la implantación de dos proyectos demostrativos y la captación obviamente también de I+D regional, estatal y europeo, para la implementación de estos proyectos. Esto en cuanto a los objetivos.

¿Cómo estamos desarrollando este plan? Empezaremos por el objetivo específico 1, penetración del vehículo eléctrico. En primer lugar, debo señalar que los fondos Next Generation EU están siendo fundamentales para el despliegue de esta estrategia. Además, en Navarra contamos desde el año 2018 con unas deducciones fiscales para la adquisición del vehículo eléctrico y la instalación de puntos de recarga, que siguen siendo única a nivel de todo el Estado.

Ambas medidas, sumadas a una buena gestión, han provocado que la penetración del vehículo eléctrico en Navarra supere con creces a la penetración del vehículo eléctrico en el conjunto del Estado, si bien es cierto que todavía estamos lejos de las cifras de los países donde más penetración tiene el vehículo eléctrico, especialmente en el norte de Europa.

De todos modos, Navarra es, como decía, la comunidad autónoma del conjunto del Estado con mayor penetración del vehículo eléctrico, un 6,9 por ciento, casi duplicando la tasa que tiene el Estado. Pero eso no quita que parte de la ciudadanía, desde luego, siga viendo como una barrera la falta de puntos de recarga para dar el paso al vehículo eléctrico, como ya poníamos en esos cuellos de botella y, a su vez, en el despliegue de esta red de puntos de recarga por toda la Comunidad, no podemos olvidarnos, y este es un dato muy importante que también indica la diferencia que podemos tener con otras regiones o estados de la Unión Europea, no podemos olvidarnos que el 80 por ciento de la ciudadanía vive en grandes núcleos urbanos y, encima, de esta población el 70 por ciento de los propietarios de los vehículos no disponen de plaza de aparcamiento propia, lo cual es un factor enormemente limitante y comparativamente muy diferente a la realidad en la que se mueven otros países de la Unión Europea, donde el vivir en grandes núcleos de población no es lo habitual, por entendernos. Por lo cual, este factor limitante es también un hecho que, además, forma parte de diferentes estudios, entre ellos de ANFAC.

En concreto, y teniendo estos factores, teniendo en cuenta también que, a pesar de todo ello, en Navarra, como digo, duplicamos la media de penetración del vehículo eléctrico a nivel del Estado, sí que tenemos que hablar, como he dicho, de las ayudas Next Generation, en caso concreto del Plan MOVES III.

El Plan MOVES III, como bien sabemos, desde el año 2021 —es el III, quiero decir, hubo I y II, pero me referiré solo al MOVES que ha estado apalancado con fondos Next Generation EU— pretende fomentar tanto la instalación de puntos de recarga como la compra de vehículos eléctricos.

Las ayudas del Plan MOVES III han estado disponibles desde el verano del 2021 aquí, en Navarra, y se extenderán hasta el 31 de diciembre del 2023. Este plan de ayuda a la compra de vehículos electrificados, cuenta con un presupuesto inicial de cuatrocientos millones de euros, que ya se anunció que sería ampliable en otros cuatrocientos millones de euros, es decir, un total de ochocientos millones de euros, si así lo requería la demanda.

En este caso, el primer paquete de cuatrocientos millones fue repartido más o menos de una manera proporcional entre las diferentes comunidades autónomas, pero sí que se indicó claramente desde el principio que el segundo paquete, esos otros millones, sería repartido en función de la buena ejecución que cada comunidad autónoma hiciera de su plan, de este plan inicial.

En verano del 2021 Navarra asume 5,5 millones de euros para la gestión del Plan MOVES III, de ese primer paquete de cuatrocientos millones de euros, insisto. Un año más tarde, en julio del año 2022, durante la reunión del grupo de trabajo de infraestructuras de recarga para el vehículo eléctrico, que es un grupo de trabajo que se crea a petición también del sector y de las propias comunidades autónomas, por parte del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico, como decía, en una reunión que se tuvo en este grupo de trabajo, el propio ministerio, el propio MITECO nos indica que el grado de ejecución de Navarra se situaba en el 73,2 por ciento, siendo la primera comunidad autónoma en buena ejecución del programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica MOVES III, quiero decir, éramos la comunidad autónoma que mejor estábamos gestionando el programa, y con creces.

Eso quiere decir —que ya lo anunciamos también en verano del 2022— que el verano del 2022 se nos amplía el crédito y, de esos 5.500.000 millones de euros, recibimos una ampliación de crédito de casi 18.000.000 de euros, en concreto 17.840.000 euros, para seguir ejecutando el programa de incentivos ligados, como digo, a la movilidad eléctrica. Estos dos abonos ya fueron concedidos, pero en este caso fue una muy buena noticia que podamos tener una cifra absolutamente récord histórico para la promoción de la movilidad eléctrica.

En resumen, lo vuelvo a decir, Navarra recibió 5,5 millones en el 2021 del Programa MOVES III, soportado con fondos Next Generation, y el hecho de ser la comunidad autónoma que mejor ha ejecutado ese primer paquete implica que solicitáramos y fuera admitida una ampliación de crédito a otros casi 18 millones de euros.

Recordemos también, para hacer un pequeño recordatorio, que el Plan MOVES III orienta a las ayudas directas para particulares y autónomos para la compra de vehículos eléctricos, en cuyo concepto se encuentran furgonetas, turismos o motocicletas, en el caso de que se achatarre un vehículo de más de siete años de antigüedad. Por su parte, las ayudas para empresas otorgan una mayor cuantía a las pymes, y también fomentan el achatarramiento.

En el ámbito de la infraestructura de recarga, el límite máximo de la ayuda es de 800.000 euros por expediente, con un límite de 2,5 millones por beneficiario y vigencia del programa. Cabe destacar que un particular puede obtener una ayuda de hasta el 70 por ciento para un punto de recarga privado en su domicilio.

Para el despliegue de puntos de recarga públicos de cincuenta kilovatios de potencia en adelante, las ayudas cuentan con un 10 por ciento adicional en actuaciones desarrolladas por medianas empresas, de hasta un 10 por ciento adicional; y un 20 por ciento adicional si son llevadas a cabo por pequeñas empresas. Así, una pequeña empresa, por ejemplo, podría llegar a alcanzar hasta un 55 por ciento de ayuda para la instalación de infraestructuras de recarga.

Por último, y en línea con el compromiso de los municipios de reto demográfico de menos de cinco mil habitantes, MOVES III refuerza en este sentido también un 10 por ciento las ayudas en estos municipios, así como para las personas con movilidad reducida que necesiten adaptar su vehículo.

Además de tener estas ayudas, el Gobierno foral ofrece desde el año 2018 una serie de deducciones fiscales en este sentido por estos dos conceptos, que son compatibles con el Plan MOVES III. Esto hace que Navarra sea, sin duda alguna, la comunidad más atractiva para la compra de vehículos eléctricos o para la instalación de puntos de recarga.

A las mencionadas ayudas directas del Plan MOVES se suman en Navarra deducciones fiscales de hasta un 30 por ciento —que tienen en el cuadro—, por una cuantía máxima de siete mil quinientos euros por vehículo. Las deducciones, insisto, son acumulables a las ayudas concedidas.

En el caso de puntos de recarga, las ayudas a particulares, autónomos y sector público sin actividad ascienden a un 70 por ciento de ayuda, incrementándose a un 80 por ciento en los municipios menores de cinco mil habitantes. Además, se puede aplicar una deducción fiscal de hasta el 20 por ciento, insisto, en puntos de recarga; y en el caso de las empresas, estas ayudas a la compra de cargadores, como he dicho, son de un 35 por ciento, en el caso de ser de gran tamaño, y de un 45 por ciento para las medianas, llegando, como ya he mencionado, hasta un 55 por ciento de deducción para las pequeñas empresas.

En este sentido, debo destacar, esto estaba en la diapositiva anterior, que 13.060.000 euros han sido ya concedidos, 8.200.000 en puntos de recarga, estoy redondeando, y 4,8 millones para vehículos, habiendo sido la última concesión efectuada el pasado 15 de noviembre del año 2022.

Al hilo de lo anterior, y cambiando de objetivo, lo que estamos haciendo es explicar cómo es la estrategia de la Agenda de Movilidad Eléctrica de Navarra y cómo estamos desarrollando los diferentes objetivos específicos. Obviamente, primero nos hemos detenido tanto en el Plan MOVES como en estas deducciones fiscales, insisto, única comunidad autónoma que lo hace, que ofrece para la adquisición de vehículos eléctricos y puntos de recarga.

El segundo objetivo específico es el despliegue de una infraestructura de recarga de acceso público cohesiva y fiable. Al hilo de lo anterior también, como indicaba, este es el segundo objetivo del plan de movilidad de Navarra. En este sentido, nos hemos propuesto un objetivo más ambicioso que el marcado por Europa, es decir, instalar un punto de recarga cada cincuenta kilómetros en todo el territorio, con un total mínimo de doscientos cincuenta puntos de recarga públicos, creando una red de recarga emblemática que buscará la colaboración transfronteriza para la implementación de proyectos demostrativos.

En este sentido, la Comunidad Foral contará con puntos de recarga de vehículos eléctricos como mínimo, como digo, cada cincuenta kilómetros. El pasado mes de julio presentábamos, en cooperación además con la Federación Navarra de Municipios y Concejos, una iniciativa colaborativa e informativa. A lo largo del 2022 se organizaron, en coordinación con los entes locales, unas sesiones informativas de la mano también de los grupos de acción local. El objetivo de las mismas fue poder trasladar las facilidades que desde el Gobierno de Navarra y estos nuevos programas como MOVES III y deducciones fiscales se ofrecen al despliegue de puntos de recarga.

La cohesión territorial tiene que ser un elemento fundamental. Obviamente, todo esto, ya lo he dicho desde el principio, está recogido en el plan a la hora de diseñar e implementar el modelo de despliegue de puntos de recarga, puesto que —y esto también es otro dato que hay que recordar— el 78 por ciento de los municipios de Navarra tienen menos de dos mil habitantes.

Dentro de este segundo objetivo específico de puntos de recarga se han realizado otra serie de acciones. Entre ellos, se ha creado una plataforma de gestión y reserva de puntos de recarga, que tiene un doble propósito. Por un lado, facilitar al usuario la carga del vehículo y, por otro, facilitar a la entidad local la gestión de este.

La agenda, nuestra agenda de movilidad, también recoge que este despliegue de la red de puntos de recarga se realice también como oferta a un turismo sostenible y responsable, definiendo rutas para el vehículo eléctrico que consoliden a Navarra como destino de turismo sostenible, donde se unan desarrollo local y oferta al visitante.

También —he pasado la diapositiva antes de tiempo— la implementación de un visor informativo y actualizado sobre puntos de recarga en Navarra, un visor donde el usuario podrá consultar los puntos de recarga y podrá ver también cómo es el despliegue. Esto es simplemente un pantallazo de la página web que tiene ahí la dirección, para que se pueda consultar con datos totalmente actualizados. Van directos del registro que tenemos en el departamento.

Para el despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público, que debe ser cohesiva y fiable, como ya he mencionado, se tendrá en cuenta la identificación de las llamadas zonas blancas, es decir, aquellas donde el sector privado no actuaría por falta de rentabilidad, así como la reducción de plazos administrativos.

El objetivo específico 3 de esta agenda de movilidad es el turismo navarro con mínima huella de carbono, y esto en la antesala de Fitur es algo que ya tuvimos claro también que teníamos que ser parte de ese turismo sostenible que estamos trabajando como estrategia, debía incluir también la movilidad, puesto que esto hay que decir también que todavía no tenemos una estadística concreta, pero sí es cierto que más y más turismo están pidiendo o exigiendo ya una buena infraestructura de recarga de vehículos para poder, o bien venir ellos, el turista, con un vehículo eléctrico, o bien porque quiere aquí desplegar o alquilar un vehículo y un largo etcétera.

En este sentido, el objetivo específico 3, como decía, era un turismo navarro con mínima huella de carbono, en el cual se definirá al menos cinco rutas y se instalarán puntos de recarga en quince lugares de mayor afluencia turística y, en este caso también, en cuanto a la creación de una red navarra de infraestructura emblemática, esta se dinamizará a través de los distintos agentes regionales de innovación para la implementación, como decía, de diferentes proyectos a nivel transfronterizo.

Estos son los puntos emblemáticos o los quince lugares de mayor afluencia turística a los que me estaba refiriendo, que ya tenemos localizados. En algunos de los casos, ya tenemos puntos de recarga completamente instalados y, en otros, se está procediendo a ello.

Número 4. Muy brevemente, se trata de crear esta red de infraestructura de recarga emblemática que, de hecho, ya he mencionado, no lo vuelvo a repetir, pero sí que aquí es muy importante que la agenda de movilidad tiene que tener ese claro componente de seguir invirtiendo en I+D y, en este caso, la I+D es una apuesta clara. Debemos recordar, dentro de los proyectos estratégicos, ese Reto Volta, que tiene un presupuesto anual de 2,5 millones de euros, precisamente para seguir apoyando a nuestros agentes, tanto públicos como privados, en el desarrollo de estos proyectos colaborativos.

Por último, y como he dicho al principio, tampoco me detendré mucho en ello, con esto he empezado. Tenemos en la agenda identificados claramente cuáles son los cuellos de botella, cuáles son precisamente los retos que tenemos en esa decisión de compra, usabilidad y barreras administrativas, y cuáles son las diferentes acciones que estamos acometiendo para responder a todas ellas.

Con lo cual, en Navarra sí que el objetivo de la agenda de movilidad es asegurar esta transición justa, buscando la cohesión de todo el territorio y aportando beneficios también para el medio ambiente y, sobre todo, para las personas, y dando por hecho que esta movilidad sostenible también creará nuevos perfiles para nuevos puestos de trabajo cualificados, en un sector puntero, que es uno de los sectores estratégicos en Navarra que, vuelvo a recordar, ocupa a más de trece mil personas de manera directa, un sector que cuenta con más de cien empresas instaladas en Navarra, entre ellas un gran constructor, y que, a nivel de facturación, sobrepasa los cinco mil millones de euros, convirtiéndose sin duda alguna en el sector, por facturación, más relevante de todos nuestros sectores estratégicos, de acuerdo a la estrategia de especialización inteligente.

En resumen, y por ir terminando, somos la comunidad autónoma que mejor ha gestionado el primer paquete de MOVES III. Ello ha implicado que tengamos un presupuesto de más de veintitrés millones de euros que estamos invirtiendo en adquisición de vehículos e instalación de puntos de recarga, de los cuales, recuerdo, trece ya están comprometidos o ejecutados.

A ello se le suma la deducción fiscal tanto para la adquisición de vehículo eléctrico como para la instalación de puntos de recarga que tenemos en Navarra desde el año 2018, siendo, insisto, la única comunidad autónoma que ofrece este tipo de deducciones fiscales, con lo cual ofrecemos un ecosistema completo, y entiendo que es por ello también que no es casualidad que dupliquemos la media, digamos, de penetración de vehículo eléctrico que tiene el Estado.

Para hacernos una idea, y salvando esas diferencias que decía en cuanto a modo de vida, vida más en núcleos urbanos, un 80 por ciento de la población con falta de plaza de aparcamiento, que es muy diferente a lo que se vive en países como Noruega, que sigue siendo la referencia de penetración del coche eléctrico, pero a nivel tanto de ayudas como de fiscalidad, el ecosistema que ofrece Navarra es absolutamente equivalente.

Alineándonos también, la agenda de movilidad se ha hecho en pleno alineamiento con la Estrategia de Movilidad Sostenible aprobada por la Unión Europea, como decía al principio de esta intervención, en diciembre del año 2020, con lo cual, catorce meses más tarde aprobamos en Navarra nuestra Agenda de Impulso a la Movilidad Eléctrica, que cuenta con esos objetivos que ya he señalado, pero quiero volver a recordar que ya desde el año 2017 se venía trabajando en esta iniciativa Naveac, codo a codo con todo el sector.

Estamos colaborando también —esto es algo muy importante, hemos dicho que la agenda hace mucho hincapié en esa voluntad cohesiva del territorio— con entes locales y otros agentes, como los grupos de acción local o la propia Federación Navarra de Municipios y Concejos, para dar a conocer las diferentes medidas que estamos desplegando como MOVES, deducciones fiscales, tramitación, para poder sortear todos estos cuellos de botella que tenemos en esta gráfica.

En este sentido, también anunciamos cómo el pasado mes de diciembre firmamos un convenio con el Ayuntamiento de Iruña. En este caso es para facilitar el despliegue de puntos de carga a todas aquellas personas que no tienen plaza de garaje. Recordemos que, vuelvo a decirlo, el 80 por ciento de la ciudadanía vive en estos grandes núcleos de población, el 70 por ciento de ellos no dispone de ningún tipo de plaza de aparcamiento.

Además, estamos desplegando diversas aplicaciones y tanto en *open data*, hemos reflejado ya lo que es el visor de puntos que recoge esta información directa del registro oficial del departamento, o sea, insisto, página web, pero son datos absolutamente actualizados de toda la información que disponemos en puntos de recarga. En el propio portal Google ya tiene los datos en abierto para que cualquier usuario pueda visualizar también dónde se encuentran esos puntos de recarga.

Hemos hecho también un despliegue y llenado de puntos de carga para tener una red cohesionada con aplicaciones concretas. Por ejemplo, una que entendemos que es un servicio a los entes locales, esta aplicación navarra de recarga, los cuales los entes locales, que son los que realmente pueden hacer uso de la misma, pueden tener una información adicional para hacer ya reserva de estos puntos de recarga por parte del usuario, o para facilitar también la propia gestión de estos puntos a los propios entes locales, y poder tener así y prestar una atención veinticuatro horas, con reparación de averías, con sistema de venta de energía y un amplio etcétera.

En definitiva, la Agenda de Impulso a la Movilidad Eléctrica de Navarra es una iniciativa colaborativa, como digo, se ha hecho de manera muy colaborativa, veníamos desde el año 2017 en Navarra trabajando en todo ello. Tenemos una gran oportunidad con los fondos Next Generation, que nos sitúan, desde luego, como una de las comunidades autónomas con un ecosistema más idóneo para la penetración de este vehículo eléctrico. Todo ello se ha hecho,

como tienen ya en esta última diapositiva, mediante una gobernanza que podemos llamar público-privada, pero, como ven ahí, con total apoyo y, obviamente, en coordinación con el sector y, en definitiva, para poder seguir impulsando este ecosistema que, al margen de otros debates que pueda haber, va a llegar sí o sí.

Podemos tener una opinión personal sobre lo que es la movilidad eléctrica, pero es obvio que todos los grandes constructores y operadores del mundo, la propia Unión Europea ha fijado ya unos plazos muy exigentes al año 2035, y todos los operadores, como digo económicos, ya se están moviendo en torno al impulso de la movilidad eléctrica. Así que esta agenda lo que pretende es actualizar, alinearnos con la estrategia europea y, por supuesto, ser una región de referencia en cuanto a movilidad eléctrica e impulso de este vehículo, facilitar al usuario su adquisición, superar esos puntos, esos cuellos de botella que ya están identificados y, por supuesto, la labor que tenemos que hacer ahora, porque ahora hay una escasez enorme de vehículos eléctricos que está paralizando al sector, pero sí que estamos aprovechando el momento para desplegar estos puntos de carga, donde decía, ha ido ya más de dos terceras partes del presupuesto ya ejecutado del Plan MOVES.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Ederki. Eskerrik asko, kontseilari jauna. Taldeen txanda orain, eta eledunetan lehenengoa hitza hartzen izanen da, Navarra Sumaren izenean, Pérez-Nievas jauna. Hamar minutu duzu. Diez minutos.

SR. PÉREZ-NIEVAS LÓPEZ DE GOICOECHEA: Muchas gracias, señora Presidenta. Bienvenido, señor Consejero, su Jefa de Gabinete. Este tema de la movilidad eléctrica, yo creo que es de los que más claramente se visualiza la distinta marcha y la lejanía que hay entre la sociedad y los políticos. Lo digo abiertamente. Aprobamos normas, nos imponemos, cuando la sociedad no está siendo capaz de seguir el ritmo que le estamos nosotros proponiendo.

Se está tomando decisiones, incluso empresariales, francamente arriesgadas. Toda la sustitución de la fabricación de coches con modelos de explosión, gasolinas o diésel, aquí, en Navarra, por ejemplo, para fabricar modelos eléctricos, donde el volumen de ventas de los mismos, es imposible, absolutamente imposible, que pasemos de los trescientos cincuenta mil, me parece que fueron en el momento más álgido, incluso superior de la planta aquí, de Volkswagen, a cuántos miles van a tener que fabricar para poder vender ese volumen. O sea, no vamos a ponernos, y lo hemos dicho muchas veces, a fabricar inmediatamente trescientos cincuenta mil vehículos eléctricos al año en la planta de Landaben cuando se produzca la electrificación anunciada en el año 2027, y eso tendrá consecuencias económicas importantísimas para esta Comunidad, porque, evidentemente, si no fabricamos trescientos cincuenta mil y fabricamos cincuenta, setenta o cien mil, habrá personas que dejarán de estar ocupadas en esta Comunidad, y eso repercutirá también en el sector de proveedores. Esa es una alarma que hemos dicho muchas veces, y eso se ha tildado de eso, de alarmistas. Yo creo que eso es no ver la realidad.

Aquí quiero recordar que ya el vehículo eléctrico es una cosa curiosa. Yo recuerdo ahora a un par de personajes, y lo digo con todo el cariño del mundo, de la política navarra, que eran Agapito Boj, alcalde de Roncal, y Ángel Luis de Miguel, una pareja absolutamente singular, extraordinarios para sus valles, con una capacidad de conseguir cosas y de movilizar extraordinaria, que fueron alcaldes durante mucho tiempo, y que ya en el año 2007 o por ahí

bajaban, cosa en aquel momento casi increíble, en coche eléctrico desde sus valles hasta aquí, en una de esas iniciativas pionerísimas que ellos tomaron con algún proveedor, con el cual también hacían temas de bicicleta eléctrica y tal, pero hablo de hace más de quince años.

Entonces, cuando ellos bajaban a duras penas desde allí con un coche que era de un motor de explosión transformado en vehículo eléctrico, y llegaban aquí, a Pamplona, después de muchos sufrimientos, todos entusiasmados, parecía que el horizonte que íbamos a ver era que, quince años después, estaríamos todos como ellos, pero no es así. No ha llegado ese momento.

Entonces, lo que pasa es que, si uno tiene que atender a lo que los ciudadanos como tal, y yo, que por razones personales estoy cerca del sector del automóvil, sé que no está siendo para nada, el Plan MOVES, el plan dinamizador al ritmo que debiera serlo, por mucho que nos planteé usted que es un éxito comparado con otras, al final depende, si todos fracasan, el que menos fracasa no coge el éxito, simplemente fracasa menos.

Probablemente, yo creo que hay una falta de coordinación en todas estas medidas. Yo creo que lo que pasa realmente es que uno no compra el coche eléctrico porque tiene dudas, a no ser que haga un despliegue económico importante de, si le va a dar, por ejemplo, para los viajes de movilidad que tiene que hacer una persona como yo, por ejemplo, en fin, personalizo porque puede ser un ejemplo, tengo que venir todos los días doscientos kilómetros, necesitaría necesariamente recargar un punto medio, si no tengo que comprar un vehículo de un precio extraordinariamente caro, que me va a costar mucho pagar, que, si tengo que moverme para Madrid, como puede ser el caso, desde luego, no voy a poder alcanzar, no puedo agendarme nada porque voy a depender de dónde puedo encontrar un punto de recarga, el tiempo de recarga, etcétera, realmente no se incentiva a nadie a comprar un vehículo eléctrico, a no ser, y que sería el caso de que una persona que viva en esta Comunidad, en cualquier pueblo de la cuenca, pudiera tener un coche eléctrico, sería lo razonable, para desplazarse hasta este Parlamento, por ejemplo, me parece absolutamente razonable, y que varios parlamentarios de esta casa ya están haciendo.

Por lo tanto, eso sí, pero ese es el uso del coche eléctrico en este momento. Por lo tanto, no se puede plantear a ningún ciudadano que abandone su coche de motor de explosión, de gasolina o diésel, para pasarse a otro, cuando no tiene la seguridad de entrada.

Por otro lado, están poniendo limitaciones, que es la única manera de conseguir que cambie, para que no entremos en las grandes ciudades con vehículos contaminantes, pero, evidentemente, no se está facilitando, como digo, la posibilidad de hacer esos grandes viajes que, para algunos de nosotros, el coche es necesario.

Diciendo todo eso, ¿qué habría que hacer? Digo yo: hay que tener en cuenta la transición hacia ese modelo, y hay que hacer una transición. No puede dejar el coche de explosión convencional, hasta ahora, para pasarse a un eléctrico que no le va a dar las mismas prestaciones. Hay ese tipo de otros modelos de vehículos, que en este momento tenemos coches de gasolina, coches diésel, coches electrificados que pueden ser electrificados puros, de pila de combustible con hidrógeno, híbridos, híbridos enchufables, vehículos de gas licuado de

petróleo, de GNC, que es el gas natural comprimido, todo eso en oferta, y la gente dice ahora, cuando van a comprar un vehículo: «¿y yo qué compro?».

Entonces, la incentivación a través del eléctrico no es solamente una incentivación de dinero, es que no son números muy convincentes que, de 18 millones, solamente 4,8 se destinen al vehículo en sí mismo, porque no estamos consiguiendo la tasa de reposición de vehículos que sería necesaria. ¿Por qué no se compra? La cosa está clara: porque no hay seguridad tampoco de que podamos, como digo, plantearnos el vehículo como único vehículo familiar.

Entonces, lo que hay es una falta absoluta de coordinación en las políticas, una falta absoluta de establecer esos puntos de recarga necesarios que necesitan garantizar que se pueda hacer todo tipo de viajes. Por otro lado, es imposible hoy en día, con la tecnología que tenemos, garantizar períodos de recarga razonables para hacer un viaje, porque, si uno tiene que empezar a viajar, como si esto fuera la diligencia del oeste, donde tenemos que estar haciendo paradas de dos horas para conseguir que el vehículo recargue mientras la familia come y tal, pues eso puede ser una forma de viajar, pero que, desde luego, para una gran parte de la población de trabajadores autónomos, profesionales, etcétera, desde luego, no lo facilita.

Yo creo que la clave de todo esto es incentivar poco a poco ese cambio. Es cierto que digo que las políticas están poniendo plazos tan extraordinariamente importantes, que dudo mucho que se puedan mantener fijos cuando llegue ese momento. Por otro lado, tampoco nos vale, como denunciaba el Presidente de Repsol, antiguo compañero, o todavía compañero suyo de partido —lo desconozco— el señor Josu Jon Imaz, que decía que, efectivamente, por ejemplo, Alemania tenía la incongruencia de potenciar absolutamente los vehículos eléctricos, pero a costa de producir esa electricidad para el vehículo eléctrico con centrales de carbón, lo cual es, evidentemente, un absoluto y total disparate.

Por lo tanto, todo esto de la electrificación, que a mí me parece razonabilísimo y sería un punto ideal, le digo, lleva quince años de retraso desde esos pioneros, como el bueno de Agapito Boj y Ángel Luis de Miguel, que tenían una visión de futuro que no ha sido realidad, y yo creo, fundamentalmente, repito, que es porque no se ha producido esa adaptación de todo lo que es la tecnología de recarga, más la seguridad.

Si vamos a ir poniendo puntos de recarga en función del número de vehículos que se van vendiendo, es que hacemos las cosas al revés. Si se pusieran muchos más puntos de recarga, se daría la seguridad, aun a costa de ser deficitarios durante un tiempo y, por lo tanto, necesitarían de gran cantidad de ayuda pública, sí que podríamos conseguir que la gente se animara a comprar un vehículo eléctrico, porque, a lo mejor, una parada de... Además, la tecnología va avanzando de forma rapidísima, esto es como la telefonía móvil, cada... Puede ser, yo estoy convencido de que va a ser... El tema de baterías y tiempos de recarga se va a acotar al máximo y será ya razonable poder acceder a un vehículo de estas características. Pero, si incentivamos ese mercado, podrá garantizar mucho más a los ciudadanos a que demos ese paso.

Las ayudas, que son buenas, y no lo discuto, si las ayudas en Navarra, como usted dice, son ayudas importantes, son ayudas... Pero también es verdad que la diferencia de coste de un vehículo eléctrico frente a un vehículo convencional es altísima. El mercado en este momento

también tiene las incongruencias de que estamos tratando, con estas ayudas, de potenciar la venta de vehículos eléctricos, pero el vehículo que más se está vendiendo, incrementando notabilísimamente por porcentajes infinitamente superiores al del vehículo eléctrico es el vehículo de segunda mano, de motores de los antiguos. Ese es el vehículo que se está vendiendo más en nuestra Comunidad y en todas partes, porque el vehículo eléctrico puro es carísimo. Si me da siete mil euros está muy bien, pero si tengo que pagar cuarenta mil, y si quiero que me permita ir a Madrid, a lo mejor cincuenta, sesenta o setenta mil euros, pues no es el modelo. Es que no puede ser.

Entonces, si no somos capaces de entender que esto no va bien, de que estamos obligando al ciudadano a entrar por un embudo de un sistema que necesita claramente un proceso de transición un poco más flexible, sería ideal, mucho más ideal, que tuviéramos una cuota absolutamente altísima de todo tipo de vehículos híbridos en este momento, que facilitara, evidentemente, rebajar la contaminación a porcentajes, con los motores actuales, prácticamente altísimos, y luego estableciendo plazos más razonables para que la tecnología también se vaya implementando.

En definitiva, y termino, yo creo que aquí la voluntad del político y la voluntad del gobernante no está yendo con la posibilidad real del ciudadano. Esa es una cuestión algo incuestionable. Las ayudas, siendo buenas, no están facilitando la realidad de la necesidad de la movilidad del parque de automóviles, lo que incrementa notablemente es la sustitución de coches viejos por otros menos viejos y, realmente, la clave de todo esto es establecer la seguridad de recarga y la seguridad de inversión en tecnología, que no compete solo a esta Comunidad, pero que, desde luego, el avance de la implementación y la introducción del vehículo eléctrico en un futuro, evidentemente, estoy con usted en que no hay marcha atrás, que eso es así, pero tenemos que ser capaces de que nos adaptemos a la realidad del ciudadano, y seamos menos intransigentes, más flexibles, y permitamos que el mercado se adapte a los precios, a las realidades de cada uno, o si no, desde luego, esto va a ser un caos con coches viejísimos todavía funcionando y, desde luego, con situaciones que van a impedir la movilidad libre de muchas personas, que no van a poder acceder a ese mercado. En todo caso, eso es lo que teníamos que explicar. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Gracias a usted, señor Pérez-Nievas. Es el turno ahora del Partido Socialista de Navarra. Señor Lecumberri, cuando quiera. Dispone de diez minutos.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Gracias, señora Presidenta. Bienvenido, Consejero, nuevamente, y su equipo. Muchas gracias por las extensas explicaciones, que yo creo que son interesantísimas, sobre una cuestión como esta. A diferencia del mundo apocalíptico que acabamos de escucharle explicar al señor Pérez-Nievas, y estando de acuerdo con muchas de las cuestiones que ha dicho, porque es cierto que estamos en un momento de transformación y que eso siempre tiene muchos problemas, que esta es una cuestión compleja, que no es sencilla.

Cuando hablamos del coche eléctrico, hablamos del coche eléctrico y de todo lo demás que tiene que estar en torno al coche eléctrico. Por ejemplo, y así está recogido en estas ayudas, además de las directas al vehículo eléctrico, la instalación de los puntos de recarga para que el

coche eléctrico pueda ser operativo. Porque, efectivamente, como bien ha explicado, uno de los problemas es la autonomía.

Pero yo, a diferencia del señor Pérez-Nievas, y quizás porque le ha faltado en toda su reflexión al señor Pérez-Nievas hablar de por qué se está intentando hacer esta transformación, porque esto no es un capricho «de ahora vamos a cambiar de vehículo y vamos a buscar otro nicho de no sé qué, y otro...», sino que se está haciendo una transformación de vehículos dentro de una gran transformación de la sociedad, porque tenemos un problema gravísimo, una emergencia climática, porque hemos visto este verano que casi se nos quema una parte importante de Navarra porque estamos con unos niveles de temperatura, con unos niveles de falta de humedad y con una situación, como digo, de emergencia climática, que nos obliga a hacer cosas.

Yo pocas veces he visto tan claramente la diferencia entre una visión conservadora de la sociedad y una visión progresista y transformadora. Parece que va usted diciendo «la sociedad no va a la velocidad que van los políticos, están ustedes forzándola». Efectivamente. Pero yo, en lugar de creer que eso es un error de los políticos, creo que eso es un acierto de la política. La política tiene que ser transformadora, transformando esta sociedad cuando vemos problemas como los que estamos viendo ahora en el cambio climático, hacia otra sociedad que, en este caso concreto, en lo que estamos hablando, sea una sociedad más respetuosa con el medio ambiente y que nos permita sobrevivir, porque casi de lo que estamos hablando es de una cuestión de supervivencia. En este sentido, yo creo que eso es lo que tenemos que hacer.

Yo quisiera recordar, perdón por esta filosofía, pero es que el señor Pérez-Nievas nos ha llevado a hablar de cuestiones que tienen cierta profundidad. Cuando se ha dejado en manos de los algoritmos a esta sociedad a ver qué quiere esta sociedad y hacia dónde quiere ir la sociedad, ¿a dónde nos han llevado los algoritmos? A una sociedad más machista, a una sociedad más racista, a una sociedad más insolidaria. Es decir, nosotros no tenemos que dejarnos llevar por a dónde nos quiere llevar la sociedad, sino que tenemos que ser un elemento transformador, y especialmente en una cuestión tan importante y tan de supervivencia para la humanidad como es esta.

Con lo cual, dentro de todas las medidas que está llevando la Unión Europea, que, por suerte, está siendo uno de los ejes vertebradores de la lucha contra el cambio climático, porque, si lo dejáramos en manos de otros estamentos o de otros países, o de otras ideologías, creo que iríamos por muy mal camino como humanidad, dentro de ese gran plan que se está realizando, uno, no sé si llamarlo granito de arena o pequeña montañita de arena, es este plan, el plan de la movilidad eléctrica.

Creo que es muy importante que se desarrolle de manera equilibrada y de manera proporcionada con otras muchas acciones que se están realizando, y creo que, además, en ese plan de desarrollo, Europa, España y Navarra están llevando de una manera acompasada. España, hay que recordar que ha sido, en los dos planes anteriores, la primera en cobrar, porque ha sido la primera en ejecutar, y dentro de España, Navarra, como bien se ha explicado ahora, concretamente en este Plan III, no solamente ha pasado de cinco millones y medio inicialmente, gracias a su muy buena ejecución y a otras ayudas anexas, como por ejemplo la

fiscalidad, gracias a que podemos realizarla como una medida colaboradora de las subvenciones que se están recibiendo, nos ha llevado a tener casi dieciocho millones extras en la segunda fase del MOVES III.

Yo creo que esto, lo que debe de llenarnos, es de orgullo por el trabajo que se está realizando dentro de este gran plan que se está llevando adelante para la transformación de la sociedad y para evitar el cambio climático y, además, me parece a mí que deberíamos de poner en valor no solo eso, sino que, además, se está haciendo con todas las medidas que están en torno al coche eléctrico.

Decía usted que el Presidente de Repsol..., qué va a decir el Presidente de Repsol. ¿De verdad que el Presidente Repsol va a marcarnos a nosotros el criterio a la hora de tomar estas decisiones? Independientemente de quién sea, pero ¿el Presidente de una compañía que se dedica a vender combustibles fósiles va a ser el que nos marque la transformación a una sociedad eléctrica?

Es cierto que no es la solución quemar carbón para producir electricidad. Para eso hay que hacer los parques de energías renovables, y en eso se está trabajando, precisamente porque el origen de la energía eléctrica, una energía limpia y que no tiene emisiones, no puede ser precisamente el carbón. Por eso también se está trabajando, y por eso se está trabajando en toda esa recarga, porque uno de los grandes problemas, hablaba de los cuellos de botella, efectivamente, es el miedo que nos da la autonomía de los vehículos.

No olvidemos —voy acabando—, en la ponencia de cambio climático, una de las cuestiones que me pareció muy interesante, cuando alguien explicaba que la movilidad no es solamente una cuestión de llevar mercancías de un sitio a otro, es una cuestión de libertad de los ciudadanos. La movilidad es la que nos da la libertad, el poder decir: «este fin de semana me voy al Pirineo con mis hijos a pasar el día, y vuelvo a la noche». Eso es la movilidad, y cuando perdemos la movilidad, perdemos libertad; y como no queremos perder libertad, tenemos que montar esa infraestructura, en este caso de recarga.

Se está, por cierto —ponía usted muchas pegas—, trabajando en algunos modelos que pueden ser muy interesantes, como, por ejemplo, ese que no se trata de recargar las baterías, sino de cambiarlas. Tú llegas a un sitio, paras, quitas la batería y pones otra batería. Esto es mucho más complejo que lo que acabo de explicar, hay que normalizar muchas cosas, pero es una de las opciones que sí que pueden solucionar el problema de la autonomía, por ejemplo.

Se está trabajando mucho, se está trabajando bien, creo que en Navarra se ha trabajado muy bien, y creo que, en este tema, viendo los datos objetivos, se merece una enhorabuena el trabajo que se está realizando por el departamento, y especialmente por el área de energía, que es a quien más le afecta. Desde luego, el Partido Socialista vamos a seguir trabajando por transformar esta sociedad. Creemos que es muy importante ante el gran reto que tiene esta humanidad y, como vuelvo a decir, este pequeño granito de arena para solucionar el problema tiene que seguir trabajando y tiene que seguir trabajando tan bien como se está haciendo. Nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Gracias a usted. Eskerrik asko, Lecumberri jauna. Orain, Geroa Baien izenean, bere bozeramailea den Mikel Asiain Torres jaunak du hitza. Hamar minutu duzu.

SR. ASIAIN TORRES: Eskerrik asko, lehendakari anderea. Bueno, creo que sigo siendo un ingenuo —no sabría cómo definirlo— de narices, porque estamos en cuarto año de parlamentarismo y me sigo cayendo de un guindo. La verdad es que me había anotado —son los errores de anotarse determinadas cosas— el comienzo de mi intervención apuntando: «entiendo que es motivo de satisfacción compartida por todos los grupos —ingenuo de mí— esos datos que ha apuntado el Consejero».

Señor Pérez-Nievas, año nuevo, vida nueva, pensaba yo, pero no es su caso, porque sigue viendo el lado negativo de la vida, desde luego. En fin, no sé, y eso que acaba de ganar usted de la mano de la señora Guasp todo el tema interno de su partido, de Ciudadanos. ¿Qué más quiere? Empezar el año ganando, tal. Y, a pesar de todo, nos plantea una visión tan catastrofista, tan negativa, de un aspecto como este, que requiere de gran pedagogía y, efectivamente, lo que tenemos que hacer para aplicarla es copiar los modelos vanguardistas, como ha comentado el señor Consejero, precisamente los del norte de Europa.

Creo que normalmente es la sociedad la que va por delante, efectivamente, de los políticos. Muchas veces es la sociedad la que nos marca el ritmo, y siempre vamos a remolque, siempre vamos por detrás, y en este caso, por una vez que tomamos la iniciativa, se toma desde Europa, se aplica a los Estados, llega a nuestra comunidad, se toma la iniciativa para intentar transformar un sistema que es inevitable, porque, o lo transformamos, o moriremos, o acabaremos con el planeta, porque estamos hablando de una transición imprescindible, pues no le veo el problema.

Es decir, no se está obligando a nadie. Se está indicando, se está marcando un camino y, además, se está ayudando económicamente, directamente, con ayudas directas, y se está ayudando a través de determinadas medidas fiscales.

No sé, señor Pérez-Nievas, cuántos vehículos de explosión había en su calle allá por finales de los años sesenta o comienzos de los setenta. Yo recuerdo perfectamente los que había en mi calle, una calle pequeña de Villava, había dos, y por esa regla de tres, ¿no se tenía que haber instalado la UTI en Pamplona para desarrollar algo que entonces era un producto de lujo, como era el vehículo de explosión? Pues eso.

En fin, desde luego, en Geroa Bai nos congratulamos de todos esos datos que ha ido desgranando el Consejero, que se adelantaron ya allá por junio, en los que se avanzaba que Navarra sumaba dieciocho millones adicionales a la estrategia para la transición a la movilidad eléctrica. Desde luego, para nosotros, una buenísima noticia, y una noticia que era el resultado de un trabajo bien hecho.

En abril se solicitaba una ampliación de crédito de ese programa, tras la ejecución a través de distintas resoluciones de concesión de la práctica totalidad del presupuesto inicial —era ampliable, por supuesto— asignado a la Comunidad Foral un año antes, y que ascendía a algo más de 5,5 millones de euros.

Se analizaron, como nos ha comentado el Consejero, los datos por el órgano competente. Se comprobó que Navarra encabezada al *ranking* estatal —creo que es una noticia buenísima— en cuanto al cumplimiento del mismo, y que, por tanto, y de acuerdo a lo establecido en el condicionado del mismo, era merecedora de esa ampliación de hasta casi dieciocho millones más, debido a ese cumplimiento que ha comentado, de casi un 74 por ciento.

Un dato importante, pero, repito, como resultado de un trabajo bien planteado y desarrollado a través de los objetivos de la Agenda para el Impulso de la Movilidad Eléctrica, derivada a su vez de la Estrategia Europea de Movilidad Sostenible e Inteligente. Con esas cuatro líneas que se han comentado, no voy a detallar todos los puntos, pero sí que quiero remarcar algunos de los más importantes de esas cuatro líneas.

La primera, la penetración del vehículo eléctrico en el mercado, con esos objetivos del 20 por ciento de los vehículos matriculados sobre el total anual, sean eléctricos o que un 10 por ciento de las empresas de más de cien trabajadores cuenten con planes de movilidad.

La segunda, ese despliegue de una infraestructura de recarga. Tenemos que ir hacia ello, señor Pérez-Nievas, es decir, tenemos que ir montando esa infraestructura de recarga para que, efectivamente, cuando salgamos de casa, podamos ir cargándolo en el lugar y en el momento que lo necesitemos. Evidentemente, estamos en los inicios, pero tenemos que comenzar por ahí.

Decía de una infraestructura de recarga. Se quiere completar una red de doscientos cincuenta puntos de recarga de acceso público. Yo creo que no es un dato baladí para una comunidad pequeña, relativamente, de tamaño, como es la nuestra. Contar con un punto de recarga cada cincuenta kilómetros, un dato muy positivo, y treinta y ocho puntos de recarga para cada cien mil habitantes.

La tercera línea, que marca como objetivo un turismo con la mínima huella de carbono, hablamos, de hecho, de ello la semana pasada con el propio Consejero, a quien acompañó la Directora General de Turismo, y para ello, vuelvo a la línea de acción, se instalarán puntos de recarga en los quince principales enclaves turísticos de Navarra, y se van a seleccionar para su oferta al visitante cinco rutas turísticas para vehículo eléctrico.

Y la cuarta busca la creación de una red navarra de infraestructura de recarga emblemática, con cinco consorcios de I+D+i participando en proyectos piloto, la implantación de dos proyectos demostrativos y la captación de financiación para I+D regional, nacional y europea para la implementación de los proyectos.

Sin duda, se ha comentado también por parte del Consejero, el señor Irujo, la plataforma Naveac ha jugado un papel fundamental en el desarrollo del vehículo eléctrico en nuestra Comunidad, evolución lógica, bueno, partiendo de donde partíamos y sabiendo a dónde tenemos que llegar y, por tanto, en el acceso al programa MOVES y a sus fondos.

Recordemos que esta plataforma se creó en nuestra Comunidad en 2017, como una iniciativa que busca desarrollar las capacidades industriales de la región en torno al vehículo eléctrico, autónomo y conectado, así como favorecer el desarrollo y la implantación en Navarra de nuevas soluciones de movilidad. Sus actividades se estructuran en cuatro grandes áreas:

movilidad sostenible, infraestructuras de recarga, oportunidades industriales en vehículos y territorio pionero.

Por supuesto, no podemos obviar la relación con dos sectores fundamentales para el organigrama del tejido industrial de Navarra. El sector de la automoción en Navarra es el primer sector industrial de importancia en nuestra Comunidad, con más de ciento veinte empresas en torno a trece mil puestos de trabajo. La semana pasada hablábamos precisamente de los fondos Next Generation y, lógicamente, salieron a relucir los PERTE, entre ellos el del vehículo eléctrico, y la participación del grupo Volkswagen. Todos sabemos lo que supone el grupo Volkswagen para esta ciudad y para esta Comunidad en su conjunto, con casi cuatrocientos millones en el mismo. No voy a incidir en esa importancia. En esa importancia en nuestra Comunidad, quiero decir.

El impulso a la movilidad eléctrica allana el camino de la transición —repito, transición— hacia esa industria del vehículo eléctrico. Por otro lado, la red de infraestructuras de recarga se apoya en otra de las fortalezas de la región, la industria de energía verde, con cinco mil setecientos empleos directos, ciento diez empresas, y ese dato que yo no conocía, no lo tenía, por lo menos, aquí, y ha comentado el Consejero, de más de cinco mil millones de facturación.

Por supuesto, lo he comentado antes, no podemos olvidar las ventajas fiscales existentes en nuestra Comunidad. Ventajas fiscales a las que hay que sumar esas ayudas directas existentes, y que nos convierten en punta de lanza a nivel estatal, que, lógicamente, redundan en los datos que hemos visto que nos ha presentado el Consejero.

En definitiva, punteros, debemos seguir siéndolo, al menos así lo consideramos desde Geroa Bai, y concluyo con una pregunta. Ha comentado ya el dato a 15 de noviembre referente a esos más de trece millones concedidos, ocho millones para puntos de recarga y cinco prácticamente para vehículos. No sé si tienen algún dato ya más. Sé que es pronto, porque estamos a mitades de enero apenas, con las vacaciones de Navidades por medio, pero no sé si tiene algún dato más, aunque sea provisional, actualizado, referente quizás a primeros de año, principios de enero. Si lo tiene, nos gustaría que nos lo diese, porque entiendo que también serán positivos. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Zuri, Asiain Torres jauna. Orain eta amaitzeko, eledunen txandakin, hitza hartuko du EH Bildu Nafarroaren izenean, bere bozeramailea, Aznal Sagasti andreak. Hamar minutu duzu.

SRA. AZNAL SAGASTI: Eskerrik asko, lehendakari andrea. Ongi etorriak, Irujo jauna eta Arrizabalaga andrea, eta mila esker emandako informazioarengatik. Efectivamente, en el marco del Plan MOVES III, ya en un solo año son casi 4 millones y medio de euros dedicados a la compra de vehículos eléctricos y a la instalación de diferentes puntos de recarga. Pero un presupuesto total que tiene este plan para Nafarroa, de 23,4 millones de euros financiados con los fondos Next Generation, y añadido tenemos que comentar también, aunque ya se ha dicho, el tema de las importantes deducciones fiscales que podríamos hacer una estimación que pasan de ser 2,8 millones de euros en el 2022 a, en el presupuesto para el 2023, en torno a los 7 millones de euros.

Son cantidades ingentes de fondos las que se están destinando a la electrificación del vehículo, porque también tenemos que pensar en los PERTE, en todas las ayudas públicas que están recibiendo las factorías para abordar ese proceso de electrificación, pero vamos a ver en qué medida están siendo efectivas y en qué medida están consiguiendo estas ayudas el efecto deseado.

Porque no se debe confundir el ser apocalíptico o el ser negativo con el ser realista, y basarse absolutamente en datos perfectamente contrastables. Porque, ¿qué está ocurriendo con las matriculaciones en Navarra? ¿Qué ocurrió el año pasado, en 2022? Pues terminó con una bajada de casi el 12,5 por ciento en el total de matriculaciones respecto al 2021, y hemos pasado a unos niveles de matriculación aquí que son menores que los años más flojos de la última crisis que hubo.

Lo que ocurre es que el grado total de incertidumbre castiga duramente a los potenciales compradores, y ya no solo el grado de incertidumbre, el poder adquisitivo. Porque, quién se puede permitir hoy en día comprar un vehículo eléctrico, a pesar de las ayudas, que no van a durar toda la vida. Es que estamos perdiendo poder adquisitivo y, además, los precios se han incrementado más de un 10 por ciento.

Ya no es solo el problema la falta de puntos de recarga o no, es que, entre la escasez de chips, la incertidumbre geopolítica, los problemas de suministro, ¿qué ha ocurrido? Que los fabricantes se han centrado en la producción de los vehículos más rentables, los vehículos más caros. Añadido a todo esto, la fuerte subida de los tipos de interés hace que hoy por hoy el adquirir un vehículo eléctrico prácticamente se haya convertido en un artículo de lujo, como digo, a pesar de todas las ayudas.

Paralelamente a todo ello, lo que ocurre es que los resultados de los mayores fabricantes de automóviles aumentan, y los beneficios aumentan, porque, como digo, se han centrado en vehículos de gamas más altas, en vehículos mucho más rentables, y esto evidencia, una vez más, cómo se han agudizado las diferencias sociales después de la pandemia, después de la guerra de Ucrania, etcétera.

El agujero más importante de las matriculaciones está, además, en el mundo empresarial, porque son las empresas quienes más han dejado de adquirir vehículos, y me parece algo muy significativo que son las empresas alquiladoras las que más o menos mantienen su nivel de adquisición de vehículos.

Esto nos hace ver, a lo mejor, que está habiendo un cambio de tendencia en el modo de entender la movilidad, porque siempre hemos estado hablando de que quizás sea necesario un cambio muy drástico, y ya no basemos la movilidad en la continua adquisición de productos, sino en la adquisición y la compra de la utilidad de los mismos, porque las empresas sí que están comprando vehículos para *rentings*, para alquilar, y la realidad hoy en día no es buena, a pesar de que en esta Comunidad hay un mayor grado de penetración del vehículo eléctrico, los vehículos más demandados actualmente son los de gasolina.

Quiero decir, es muy bajo el nivel de penetración del vehículo eléctrico también aquí, aunque sí que es verdad que es mayor que en el Estado, si lo comparamos con otros países europeos.

Pero la realidad, y también se ha comentado, y también hay que volver a recordar que, si hablamos de electrificación de la movilidad, es porque el planeta está en peligro, porque tenemos unos objetivos ambiciosos que cumplir para el 2030 en reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, hay que abandonar los combustibles fósiles, hay que sustituirlos por energías renovables.

Pero aquí hay un pero: sustituir los mil millones de vehículos que hay en el mundo por vehículos eléctricos es una utopía. Es una utopía, y no es ser negativo, es ser realista, porque nadie aquí ha comentado el tema de los minerales que hacen falta para la fabricación de los vehículos eléctricos, para la fabricación de las baterías. El Banco Mundial lleva avisando muchísimo tiempo que el aumento de estos minerales, para conseguir estos minerales, va a generar importantes emisiones de gases de efecto invernadero, y que, como digo, son minerales escasos.

Hay que mirar los nuevos sistemas de producción y de consumo desde un punto de vista de la economía circular. Hay que reducir la cantidad de materiales que se utilizan, la cantidad de productos que se desperdician, y es evidente que una reducción de en torno al 10 por ciento en los viajes en coche particular reduciría enormemente el nivel de emisiones de gases de efecto invernadero y, además, aliviaría la presión que tienen actualmente las empresas fabricantes, que sí que se están esforzando en satisfacer la demanda de vehículos eléctricos.

Pero aquí es totalmente necesario reducir y modificar nuestro consumo, más que empeñarnos en, como digo, esos mil millones de vehículos, hacerlos eléctricos, porque es imposible. De hecho, los fabricantes de vehículos lo tienen muy claro y lo saben, y saben que esta apuesta por el vehículo eléctrico va a ser para un período muy concreto, porque no va a haber minerales necesarios en cantidad suficiente para acometer todo esto.

Además, eso, ¿en qué cantidades los necesitamos? ¿Cuáles van a ser? Son preguntas que están por contestar. Usted ya lo ha dicho, pero es del todo indispensable hacer esfuerzos en investigación y desarrollo, porque hay quien comenta que, con cambios no muy importantes en aspectos químicos en torno a las baterías, podría evitarse una enorme actividad minera, que es la que, como digo, va a ser necesaria, y la que también va a ser emisora de gases de efecto invernadero en mucha medida: litio, níquel, grafito. Bueno, son todos, como digo, metales que necesitaríamos.

Si queremos cumplir los objetivos medioambientales, si queremos llevar a cabo una transición energética democrática, justa, equitativa, respetuosa con el medio ambiente, desde Euskal Herria Bildu siempre hemos dicho que es necesario un cambio total de paradigma, es necesario impulsar el transporte compartido, es necesario impulsar el transporte público, el transporte colectivo y, de no ser así, nunca lo vamos a conseguir.

Entonces, las empresas fabricantes de coches todavía tienen muchos problemas, todavía hoy siguen presentando ERTE. Se ha presentado un ERTE, Volkswagen Navarra ha presentado un ERTE, a pesar de que, como digo, sus beneficios van creciendo de forma muy importante, y entonces, desde nuestro grupo, es lo que queremos reiterar. Pensamos que es necesario un cambio drástico en la forma de pensar, en la forma de vivir, en la forma de producir y en la forma de consumir.

El vehículo eléctrico será una condición *sine qua non* para afrontar la transición energética, la electrificación también, pero no podemos fiar toda la transición energética, y basarla, ni solo en la electrificación ni solo en el vehículo eléctrico. Eso es todo por mi parte. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Eskerrik asko. Berriz ere hitza emango diogu kontseilariari. Hamar minutu duzu gutxi gorabehera. Ederki.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO Y EMPRESARIAL (Sr. Irujo Amezaga): Bai. Eskerrik asko. Lo que sí que queríamos era venir a exponer no solo lo que es la gestión del propio fondo, sino las diferentes iniciativas que hemos tenido, por qué hemos enmarcado la propia gestión de estos fondos Next Generation en una estrategia general que tenía que alinearse sí o sí con la de la Unión Europea, porque creo que me he adelantado un poco al terminar la primera intervención.

Aquí hay dos debates. Uno es sobre la opinión que podemos tener cada quién, y las dificultades, obviamente, a las que nos enfrentamos como sociedad a esta transformación, pero otra es un hecho, es decir, podemos estar o no de acuerdo, por eso hay que diferenciar aquí entre lo que es el ser y el deber ser, entre lo que está pasando, y lo cierto es que, para el año 2035, la Unión Europea ha fijado ya plazo de caducidad para la fabricación de vehículos de combustión, y eso está ahí, es una norma que, de momento, no parece que se vaya a alterar en absoluto, y eso nos marca un fin de lo que es el vehículo a combustión, y una necesaria, absoluta y obligada transformación de lo que es nuestro sector industrial.

Esto, siendo breve, pero se debe a dos motivos fundamentales, que eso se encuentra en la propia estrategia de movilidad de la Unión Europea. Primero, es un tema de competitividad mundial. El año pasado, el 2022, China cierra el año habiendo vendido 5,5 millones de vehículos eléctricos, muy por encima de la media de la Unión Europea. No solo eso, han cogido la delantera en la fabricación de vehículo eléctrico, en un sector en el que Europa sigue, hoy por hoy, siendo absolutamente puntero.

Con lo cual, no es que la Unión Europea, podemos estar de acuerdo o no, coja y diga: «2035» porque es un anhelo, y aprieta el acelerador, nunca mejor dicho, para forzar esta transformación, es que, o efectuamos esta transformación de manera acelerada, y muy por encima, como decía el señor Lecumberry, a lo mejor, de los anhelos de la sociedad; o no podemos encontrar que, dentro de diez años, la industria manufacturera o la industria del automóvil mundial está en manos de otro continente.

Entonces, esto es un tema, uno, de competitividad, los datos están ahí, hay muchos más que pueden reflejar diferentes estudios de la Unión Europea. El segundo es que, es cierto, es que es la transición energética. En algún debate en este Pleno hemos hablado de las cumbres de cambio climático, de las COP, sobre su incidencia.

Lo cierto es que, en el año 2015, en París, la cumbre de cambio climático llega una serie de compromisos muy claros, entre ellos, la reducción drástica de las emisiones, y la Unión Europea adquiere ese compromiso, lo toma en serio, para noviembre del 2016 presenta el famoso paquete de invierno, a lo largo de los años 2018, 2019 e incluso 2020 va adoptando diferente normativa. Entre ello, ésta que acabo de mencionar, la de la Agenda de Movilidad

Sostenible, ese plan de acción de la Unión Europea es fruto de los acuerdos, si vamos un poquito más para atrás, adoptados en el seno de la Cumbre de Cambio Climático del año 2015.

Entre otras cosas, porque ya dando un solo dato, en Navarra, el 38 por ciento de la energía total que consumimos en ese territorio es el transporte, la origina el transporte y, obviamente, de ese 38 por ciento, hoy por hoy prácticamente el cien por cien, menos esta tendencia que estamos provocando con el impulso a la movilidad eléctrica, es fruto de combustibles fósiles.

Con lo cual, competitividad, por un lado, esa necesaria transformación energética que, insisto, ya es una obligación legal que nos hemos impuesto desde el año 2015, y hemos plasmado en diferente normativa a lo largo de la Unión Europea a partir del año 2018, y por supuesto que tenemos que hacerlo de otra manera.

Yo creo que también hace poco estuvimos aquí, en otra comparecencia, hablando de la economía circular, de la cual este Gobierno es, no solo un gran creyente, sino, entiendo yo, un gran impulsor. Quiero decir, tenemos esa iniciativa circular, tenemos una agenda ya desde el año 2019, por supuesto, pero sí que vimos la necesidad clarísima de darle impulso a esa agenda que ya se estableció desde la legislatura anterior, a una economía circular que sí o sí tiene que ser necesaria y tiene que apalancar todas estas transiciones, porque no podemos seguir haciendo lo mismo, y lo hemos dicho más de una vez.

Economía circular, además, que vuelvo a poner aquí encima de la mesa, al margen de la opinión que tengamos cada quien, ahora mismo se está negociando en Bruselas un gran paquete de normativa, no voy a repetir aquella —con perdón de la expresión— chapa jurídica que expuse aquí en la última comparecencia, con las quince directivas que ya se están debatiendo, pero va a ser una realidad sí o sí que se va a imperar, y también para el sector de la automoción, especialmente para el sector de las baterías.

Porque uno de los planes de acción concretos que tiene el paquete de economía circular es, precisamente, para las baterías, tanto para su reciclado como para su segunda vida, ambos conceptos en los que estamos, *a priori*, muy bien situados a nivel industrial en Navarra.

También aquí quería recordar cuestiones que, bueno, cuando el cauce está en su lugar, no solemos preocuparnos por las inundaciones. Lo que quiero decir es que, el otro día, por ejemplo, en Navidad, coincidí en un evento, en un aniversario de una empresa del sector de la automoción, y coincidí en la mesa con mi homólogo del Gobierno de Castilla y León, Consejero de, no sé si se llamaba Desarrollo Económico o qué, pero era mi homólogo.

Claro, en Castilla y León, el constructor, el OEM, que tiene dos plantas o tres, si no me equivoco, plantas de fabricación allí, que es el grupo Renault, no ha dado señales respecto a que vaya a transformar sus plantas al modelo eléctrico, ni siquiera ha puesto un plazo. Con lo cual, quiero decir que también aquí, si volvemos a recuperar ese debate de competitividad que estamos teniendo a nivel europeo, en nuestro caso, hay que recordar que en Navarra el constructor que tenemos aquí, que es el grupo Volkswagen, lleva desde el año 2021 repitiendo claramente una apuesta de transformación de su planta a la construcción del vehículo eléctrico, y esto el señor Pérez-Nievas se ha ido, pero va como respuesta también a que si habrá más o menos vehículos, se construirán.

Lo que sí sabemos es que mil millones de euros de inversión va a efectuar el grupo Volkswagen en esta Comunidad Foral, cosa que, en otros sitios bastante cercanos, otros fabricantes no lo han hecho, y es mala noticia para nosotros también, que tener apalancado en todo lo que es el norte de la península un sector productivo importante de diferentes marcas, obviamente, fortalece también al conjunto.

Pero, dicho esto, al señor Asiain le tengo que decir que no, los datos que hemos trasladado son los datos últimos que tenemos, con lo cual, no puedo ofrecer ninguno más.

Con esto, agradeciendo otra vez todas las intervenciones, muchas ellas que quedan anotadas, porque cualquier agenda, como cualquier documento, es un documento vivo. El año que viene, el 2024, y después de las elecciones, ya no podremos estar contando nuevas iniciativas de los planes Next Generation, sino cómo va su ejecución, con lo cual, también el debate y el tono de estas comparecencias será diferente.

Pero lo cierto es que ahora tenemos esa gran oportunidad, y en este caso, desde luego, en el Plan MOVES, la semana que viene hablaremos también de autoconsumo, sí que se están cumpliendo. Así que transformación a la vista, no queda otra. Es lo único que sabemos: que sí o sí va a pasar. Y lo que tenemos que hacer es que esta transformación sea justa y que sea sostenible. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Zuri, Irujo jauna. Sin más asuntos que tratar en el orden del día, les doy las gracias, señorías, también al Consejero y a la persona que le acompaña, su Jefa de Gabinete. Laster arte. Ongi ibili. Eskerrik asko. Se levanta la sesión.

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