



DIARIO DE SESIONES  
DEL  
**PARLAMENTO DE NAVARRA**

---

IX Legislatura

Pamplona, 5 de abril de 2016

NÚM. 17

---

**TRANSCRIPCIÓN LITERAL**

**COMISIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO**

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JOKIN CASTIELLA IMAZ

**SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 5 DE ABRIL DE 2016**

**ORDEN DEL DÍA**

— Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a tomar en consideración la necesidad de elaborar y aprobar medidas que garanticen la adaptación de las vías públicas al tráfico ciclista, presentada por el GP Partido Socialista de Navarra.

(Comienza la sesión a las 16 horas y 33 minutos).

**Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a tomar en consideración la necesidad de elaborar y aprobar medidas que garanticen la adaptación de las vías públicas al tráfico ciclista, presentada por el GP Partido Socialista de Navarra.**

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Egun on guztioi, hasi da bilkura. Da comienzo la sesión para dar cuenta del único punto del orden del día que no es otro sino el «Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a tomar en consideración la necesidad de elaborar y aprobar medidas que garanticen la adaptación de las vías públicas al tráfico ciclista» que ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Por tanto, tiene el primer turno de palabra el señor Garmendia por el Partido Socialista.

SR. GARMENDIA: Muchas gracias, señor Presidente, muchas gracias, Parlamentarios, Parlamentarias. Hoy vamos a hablar de un tema habitual para todos como es el tráfico, bueno, el uso de la bicicleta, ya que entendíamos que era necesario ver cuál era su situación en Navarra en cuanto a su regulación y ver de qué forma podíamos ayudar a facilitar el uso de este vehículo, que es de los más usados del mundo. No vamos a repetir en el día de hoy todos los beneficios de utilizarla, pero sí que vamos a recordarles aquellos que tienen que ver con el punto de vista ambiental y económico, la eficiencia y la salud. Casi todos los países han visto aumentado el uso de la bicicleta, excepto algunos países muy desarrollados, lo cual llama la atención, aunque es poco habitual que no crezca el uso de la bicicleta en los países, porque es algo que va, en principio, a contramano con el desarrollo sostenible y la conservación de los recursos naturales del planeta. Por lo tanto, podemos decir que, con un ojo puesto en las generaciones venideras, la bicicleta es a día de hoy una de las alternativas más sólidas para desplazarse por el país y por nuestra comunidad.

Se calcula que el 73 por ciento de los desplazamientos de las personas tiene un recorrido inferior a los cinco kilómetros. Por lo tanto, estamos hablando de que todos estos recorridos de cinco kilómetros, siempre que las condiciones climatológicas y otra serie de circunstancias lo permitieran, podrían hacerse en bicicleta, de manera que muchos de los desplazamientos que se hacen a día de hoy se podrían hacer en bicicleta. Por eso creemos, como creen también la mayor parte de los europeos, que la bicicleta debe gozar de un trato preferente frente al coche. Estamos hablando de una opción realista, tanto para moverse en el interior de las ciudades como para la movilidad interurbana, según los casos, y a veces de una forma extremadamente útil en combinación con el transporte público.

El Grupo Parlamentario Socialista trae esta moción a esta comisión porque entendemos que hay una regulación, digamos, muy atomizada. Aunque sí se ha hecho algún intento de mejorar la regulación, como, por ejemplo, el Plan Director de la Bicicleta de Navarra de 2007, no se ha llegado a finalizar –aunque sí que hay algún guiño que ahora plantearemos.

Siguiendo con las bondades del uso de la bicicleta, entendemos y además así lo dicen los profesionales de la sanidad, deportistas, etcétera, que la práctica moderada del ciclismo está reconocida como un magnífico remedio para la obesidad y la hipertensión, así como para la prevención de enfermedades coronarias, que son una de las principales causas de muerte en los países desarrollados. Por lo tanto, sí que entendemos que el uso de la bicicleta es también

una forma de progreso, que muchas veces, erróneamente, no se identifica con la tecnificación. Nosotros entendemos que es tecnificación absoluta y que lo demás puede llevarnos, como decíamos antes, al derroche de energía en estos tramos inferiores a cinco kilómetros que se calcula que se hacen a diario. En estos tramos el uso del transporte personal, como el automóvil o la motocicleta de pequeña y gran cilindrada, que origina el paisaje que estamos construyendo hasta ahora, podría sustituirse por el uso de la bicicleta, lo que llevaría a utilizar energías limpias en lugar de energías sucias. Este paisaje con estas carreteras, estos pasos a nivel, este protagonismo del automóvil y de este uso particular del transporte nos está llevando a que el uso de la bicicleta sea cada vez más arriesgado, lo que disuade de utilizarla. Por lo tanto, es necesario hacer nuevas vías para añadir seguridad y fomentar el uso de la bicicleta, por las circunstancias citadas.

En cuanto al turismo ligado a la bicicleta, cada vez son más los visitantes que visitan Navarra con este medio de locomoción por vías como la del Camino de Santiago, otras vías múltiples, vías verdes, incluso por la red europea EuroVelo, una red antigua que ha cambiado de nombre varias veces y que incluye a Navarra y en la que se está incluso invirtiendo desde el Gobierno de Navarra. De modo que nos vienen a visitar a través de lo que se denomina el cicloturismo; e igualmente, parte de los turistas que visitan nuestras ciudades, están empezando a utilizar la bicicleta dentro de la ciudad. En el ámbito deportivo –equipos que se entrenan, etcétera–, creemos que sería beneficioso apostar por este medio para que, de alguna forma, no solo aumente el turismo, sino también se promueva el deporte tanto amateur como profesional.

Sin embargo, Navarra, como decíamos, carece de una organización global apropiada para este medio de transporte. Desde mayo de 2007, que fue cuando se presentó el caduco Plan Director de la Bicicleta, que he traído conmigo, no se ha hecho nada. Y, en realidad, nos hubiese gustado que se hubiera llevado cabo lo que viene en ese plan director, pero no ha sido así. No se ha llevado a cabo en sus fundamentos, y a día de hoy, los ayuntamientos por su parte construyen sus carriles bici, favorecen al ciclismo de una u otra manera, lo cual es muy positivo, pero digamos que no se hace de manera descoordinada. Sin embargo, en este Plan Director de la Bicicleta de Navarra del año 2007, se puede leer textualmente que dicho plan: «[...] tiene como objetivo principal la planificación de una red de vías ciclistas que discorra por todo el territorio foral para garantizar los objetivos enunciados en la estrategia territorial de Navarra, incorporar criterios de sostenibilidad a las infraestructuras y servicios de transporte, mejorar la calidad de vida de la población e implicar a toda la sociedad en la conservación y disfrute del medioambiente. Se pretende, además, con este plan, apoyar e impulsar planes de vías ciclistas en los diferentes municipios navarros, así como promocionar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible».

Pues bien, lo que en la opinión del Grupo Parlamentario Socialista es una intención muy loable, no se ha llevado a cabo en todos sus términos y ni siquiera en un porcentaje, digamos, aceptable. La regulación viene dada por ayuntamientos, mancomunidades y el propio Gobierno, y la falta de coordinación entre ellos es la que de alguna forma queríamos suplir. Aunque es verdad que, si se observan los presupuestos, hay algún detalle interesante, como, por ejemplo, la apuesta por invertir ciento setenta mil euros en la vía Ederbidea, una vía que une Navarra con Europa en el ámbito ciclista.

Por todo ello, tal y como viene en la moción presentada desde el Grupo Parlamentario Socialista, proponemos:

1. Tomar en consideración la necesidad de elaborar y aprobar medidas que garanticen la adaptación de las vías públicas al tráfico ciclista, de modo que todos y todas podamos ejercer con comodidad y seguridad el derecho a circular en bicicleta por ellas. Estas medidas deberían incluir señalización adecuada, normas de diseño de la vía pública que la hagan apropiada a su uso por los ciclistas, y cuando ello sea necesario, la reserva de un espacio exclusivo para los ciclistas (carriles bici).
2. Incluir dichas medidas en los planes locales de transporte y en los planes de ordenación urbana.
3. Iniciar, en colaboración con los ayuntamientos y comarcas, el diseño y puesta en ruta de una Red Básica de Vías Ciclistas de Navarra, tomando como punto de partida para ello la recuperación de caminos rurales, así como la adecuación al uso ciclista de la red de carreteras comarcales. Y también algún punto y algún mapa que ya viene en el plan director que ya decíamos.
4. Incluir en los programas educativos escolares elementos de educación vial y ambiental en bicicleta.
5. Realizar las modificaciones normativas necesarias para que los proyectos de construcción de carreteras de nivel básico-intermedio en Navarra contemplen la obligatoriedad de reserva de un espacio exclusivo para los ciclistas, salvo justificación razonada y suficiente de su inviabilidad.

Esto es todo, muchas gracias, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Garmendia. Y, por tanto, daremos comienzo a los turnos a favor y en contra. Por tanto, procederemos al turno a favor por Unión del Pueblo Navarro. Señor García Adanero, cuando quiera.

SR. ADANERO: Muchas gracias, señor Presidente, señores, buenas tardes. Nosotros vamos a votar a favor. Entendemos que la propuesta de resolución es interesante en el sentido de que abarca una cuestión con unas propuestas que llama la atención que se hayan votado en contra por parte de grupos del Gobierno; pero, bueno, me imagino que luego darán las explicaciones oportunas. Pero al final no deja de ser una propuesta de resolución con muchas intenciones y con unos objetivos con los que yo creo que, en el fondo, más o menos, casi todo el mundo, supongo, estará de acuerdo.

Es verdad que en muchos casos se introducen cuestiones cuya normativa no le corresponde al propio Gobierno, al propio Parlamento, sino a los ayuntamientos, como en el caso de los planes de ordenación urbana, la competencia en materia de transporte o la organización del tráfico en toda la comarca de Pamplona, en cada uno de sus ayuntamientos. Pero también es cierto que al final es una iniciativa que pretende impulsar algo que creemos que socialmente ya está muy instaurado, como es la autorización de la bicicleta.

También es verdad que hay que distinguir lo que puede ser el ámbito del ocio, de la utilización más urbana de la bicicleta, que corresponde a utilizarla como elemento de transporte para recorrer unas distancias normales, lo que, por otra parte, no tiene nada que ver con su uso como medio de transporte para la circulación en las carreteras propiamente dichas, ya que utilizarlas con este fin no suele ser lo más habitual, salvo en los casos relacionados con el turismo a los que hacía referencia el portavoz socialista. Es decir, si una persona que viva en Vera tiene que venir a Pamplona por motivos de trabajo, lo más lógico es que no venga en bicicleta, sino que lo haga utilizando otros medios de transporte. Otra cosa es, insisto, cómo se haga para el ocio.

En ese sentido, nosotros creemos que esta propuesta de resolución tiene buena intención, y que por parte del Gobierno se podrían asumir lo que son los estudios que se están estableciendo y las iniciativas que se están presentando, teniendo en cuenta siempre lo que son las competencias de los propios ayuntamientos. Por lo tanto, votaremos a favor de la misma, muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor García Adanero. Le sigue la señora Beltrán por el Partido Popular.

SRA. BELTRAN: Buenas tardes, gracias, señor Presidente. Nosotros vamos a votar que sí, afirmativamente a esta moción, porque, aunque no sé las razones por las que en principio el cuatripartito dirá que no a esta moción, y, recogiendo palabras del portavoz de Unión del Pueblo Navarro, es cierto que algunas cargas son competencias directas del Gobierno de Navarra, creemos que, al fin y al cabo, lo que se le pide al Gobierno es su voluntad por proteger, por decirlo de alguna forma sencilla, el ciclismo. En cualquier caso, como digo, nosotros votaremos a favor. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señora Beltrán. Y procedemos al turno en contra por Geroa Bai. Señora Alemán, cuando quiera.

SRA. ALEMAN: Arratsaldeon a todas y a todos. Nosotros vamos a votar en contra, en coherencia con nuestra posición del día 2 marzo de 2016, cuando nosotros como grupo Geroa Bai, subscribimos una propuesta conjunta de creación de una ponencia, al objeto de analizar las necesidades de movilidad sostenible en Navarra. Esta ponencia está en coherencia con lo que nosotros subscribimos ya en el acuerdo programático y también con los compromisos que este Gobierno allá por diciembre 2015 suscribió en la cumbre de París. Como ya dijimos el día 2 de marzo, y repetimos hoy, esta ponencia pretende estudiar y analizar lo que es la movilidad sostenible en Navarra y, en especial, lo que se refiere al transporte, a todo tipo de transporte, al ferrocarril, al coche y, cómo no, también a lo que supone la bici como medio de transporte sin motor o transporte alternativo. En coherencia con esto, nosotros vamos a votar en contra.

Me gustaría, por un lado, poner en valor la propuesta y, por otro, hacer una crítica. Poner en valor el Plan Director de la Bicicleta de Navarra, presentado en el año 2007, un plan en aquel momento novedoso, que gozó de un alto nivel de participación de la sociedad navarra, pero que nunca se llegó a aprobar ni a ejecutar. En aquel momento, allá por 2008, en una comparecencia de la señora Consejera del ramo, se aludió al hecho de que no se podía aprobar el plan por el Gobierno puesto que no existía una consignación presupuestaria o una

consignación presupuestaria suficiente para ponerlo en marcha. No obstante, este documento ha sido referencia, y es, y sigue siendo una referencia tanto para municipios como para consorcios o mancomunidades a la hora de establecer sus redes y sus rutas dentro de lo que son las rutas ciclables. Desde aquí nosotros queremos poner en valor este documento, que el actual Gobierno tiene por referencia y con el que, además, está trabajando en redes como la Eurovelo o con todas las redes que se han establecido en lo que viene a ser el Consorcio Turístico del Bidasoa –que también pretende tener una conexión europea– o el Consorcio Turístico de Plazaola.

Nos gustaría apuntar que, aunque no se aprobara este plan, la voluntad de este gobierno es revisar y actualizar el plan. Y añadir, que los propios municipios, consorcios y mancomunidades han tenido por referencia este plan. Nada más por nuestra parte, muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko Aleman anderea eta ondoren Euskal Herria Bildu Nafarroaren aldetik Araiz Jaunak du hitza. Nahi duzunean.

SR. ARAIZ: Eskerrik asko, Lehendakari jauna, arratsaldeon guztioi. Bien, nosotros vamos a votar en contra también por razones bastante parecidas a las que se han planteado por la portavoz de Geroa Bai.

En primer lugar, como ya en alguna otra ocasión le hemos recordado al Partido Socialista, nos parece bien que propuestas que son de otras comunidades autónomas, que han tenido su plasmación en otras comunidades autónomas, nos las vuelvan a traer aquí. Hemos estado estudiando la propuesta y hemos visto que es la misma que el Partido Socialista impulsó en Andalucía en el año 2004, en la que se denominó Iniciativa por el Pacto Andaluz por la Bicicleta. La propuesta es idéntica a la que se presentó entonces, y lo único que se ha modificado es el apunte a vías ciclistas de Navarra, ya que en el documento original se hacía referencia a vías ciclistas de Andalucía.

La propuesta nos parece interesante, pero creemos que es un poco contradictorio lo que ha manifestado el portavoz, porque se estaba quejando de que la regulación que hay en Navarra es una regulación atomizada, de que no hay un planteamiento global y que el planteamiento del Plan Director del año 2007 ya está obsoleto. No obstante, en el contenido de la moción al final se plantean propuestas concretas, puntuales, no hay una globalización, no hay una idea de pedir un nuevo plan director. Sin embargo, nosotros creemos que esa consecuencia de un nuevo plan director, de una nueva ordenación general en materia de uso de la bicicleta y de movilidad entorno a la bicicleta, puede y debe ser estudiada, analizada en su caso, también contemplada en el seno de la ponencia sobre movilidad que en su día aprobó este Parlamento, que creo que fue el 2 de marzo—porque ustedes planteaban la iniciativa el 25 de febrero y nosotros, los cuatro grupos, ya habíamos planteado el 5 de febrero la propuesta de ponencia de movilidad.

En todo caso, nos parece que en Navarra hay que distinguir lo que es el uso de ocio y de turismo, que ya está bastante desarrollado y que ha habido bastantes iniciativas, unas impulsadas desde el Gobierno y otras desde entidades comarcales o locales –la Vía de Plazaola, a la que ya se ha hecho referencia, la Vía de Tarazonica en Tudela, la Vasco Navarra que va por toda la zona de Tierra Estella, o el Camino de Santiago, que también en alguna de

sus partes tiene una ocupación o es susceptible de ser realizado por este medio de locomoción. Y, como digo, esas iniciativas que giran en torno al ocio y al turismo, tienen ya un desarrollo, se han ido impulsando. Bien es cierto que en los últimos años desde el Gobierno de Navarra, supongo que por razones presupuestarias, se planteó una disminución en cuanto a las ayudas que se daban fundamentalmente a consorcios turísticos y entidades supramunicipales que estaban planteando recuperar este tipo de caminos, tal y como se plantea en la moción.

Y luego está el uso de la bicicleta como transporte urbano, es decir, relacionado con la movilidad. Creemos que ese es el planteamiento que en estos momentos más cojo está en Navarra y el que nosotros entendemos que debe establecerse en el seno de esta ponencia. Por lo tanto, siendo conscientes de que las propuestas en sí mismas no deberían ser objeto de desestimación, sí que tenemos en cuenta que lo que a nosotros más nos preocupa en estos momentos es la idea de la movilidad. El uso turístico y de ocio de la bicicleta tiene un buen planteamiento ya en buena parte de lo que es el territorio de Navarra, por ello creemos que el lugar adecuado y el seno más adecuado donde se debería plantear ese tema es en esa ponencia.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko Araiz Jauna. Y le sigue por el Grupo Parlamentario de Podemos, Ahal Dugu, el señor Couso. Cuando quiera.

SR. COUSO: Buenas tardes. Pues nosotros un poco más de lo mismo. Inmediatamente a continuación de esta comisión se va a constituir la de la ponencia que versará sobre la movilidad sostenible en Navarra, y no se puede desgajar una cuestión tan importante como esta del trabajo que se deba hacer ahí.

Respecto a la bicicleta, lo que hace falta en estas latitudes es reclamar su derecho, que debería ser preferente en los espacios urbanos, de circular como opción beneficiosa para la sociedad. Adaptar las vías es algo que solo debería afectar, siguiendo la referencia de las ciudades de los países de Europa que más en serio se han tomado este asunto, a un máximo del 15 por ciento del viario. Es decir, en Europa, donde se mete el carril bici es en las grandes avenidas, en las grandes calles de circulación intensa y en las cuestas; en Pamplona, por poner un ejemplo, estaríamos hablando de la Baja Navarra, la Avenida Baiona, la Avenida Zaragoza, la cuesta Veloso y poco más. En el resto, la educación y el respeto, la empatía en definitiva, deberían ser el objetivo a perseguir y el verdadero reto. Lo que se hace en Europa en el resto del viario, en ese otro 80 u 85 por ciento, es incluso desviar la bici por calles preferentes, de uso peatonal y ciclista. En lo que son los núcleos históricos, los cascos viejos, hay peatonalización y en el resto lo que suele haber es una limitación de velocidad a 30km/h con un paso preferente de la bicicleta. Todo ese tipo de cultura es lo que se habrá de introducir en los núcleos urbanos. Pero incluso para reclamar esa educación del 15 por ciento del viario hace falta un plan que marque las prioridades y los criterios, porque si no, valdrá cualquier cosa y sentará precedente.

Además, las chapuzas que se han hecho en Pamplona en los últimos años han quedado impunes y hasta legitimadas. Tenemos unos carriles bici en Pamplona que, aunque se hayan hecho con la mejor intención, están cortados o en sitios donde quizá no eran demasiado necesarios, por encima de las aceras, cosa que ahora ya no se va a poder hacer. Se trata de no hacer chapuzas y de pensar las cosas bien, por tanto, de crear un plan de movilidad urbana

sostenible para cada localidad media de Navarra y un plan de movilidad urbana sostenible comarcal por lo menos para la zona de la comarca de Pamplona. Eso y un plan director de la bicicleta que conecte las principales localidades de Navarra por vías interurbanas. Cosa que ya se hizo en su día, como ha apuntado usted, en el año 2007 y Unión del Pueblo Navarro lo dejó en agua de borrajas. El Partido Socialista de Navarra, por cierto, se mantuvo callado. Ahora habrá que revisar esos documentos, actualizarlos y ponerse a ello. Actualizarlos porque, evidentemente, desde que se hizo aquel plan director hasta ahora, los viales han cambiado; algunos de los viales han cambiado, han aparecido nuevos y hay cosas que hay que volver a reformular.

Parece que la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona en este momento ha recibido alguna encomienda para hacer esto en la comarca; habrá que verla y habrá que tratarla en la ponencia sobre movilidad sostenible, y es ahí donde vamos a estar. No podemos rechazar la buena intención que tiene esta moción, pero sí que tenemos que decir que no podemos desgajar lo que es la circulación en bicicleta del resto de los vehículos de transporte de personas y mercancías que van a circular o van a tener que convivir con la bicicleta. Por tanto, nosotros, les hubiéramos rogado que retiraran la moción, pero nos vamos a oponer porque creemos que el trabajo es mucho más serio que hablar de poner semáforos o carriles bici, etcétera, sin tener unos criterios y un estudio previo de cara a lo importante, si nos lo queremos tomar en serio. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Couso y concluye el turno el señor Nuin por Izquierda Ezkerra. Cuando quiera.

SR. NUIN: Muchas gracias, señor Presidente. Bien, pues nosotros coincidimos con los portavoces de Geroa Bai, de EH Bildu y de Podemos, en que una vez que está aprobada una ponencia para el estudio de las necesidades de movilidad y en especial del transporte en Navarra, y que esta ponencia va a ser ya constituida, digamos, formalmente, dentro de unos minutos, es ahí donde hay que hablar de las propuestas en materia del uso de la bicicleta y del resto de propuestas que tengan que ver con la movilidad y con el transporte en Navarra, pero también con esta cuestión en concreto. Y a partir de ahí entendemos que lo que procedería, desde luego, sería que el grupo proponente de esta moción llevase ahí, a esa ponencia, sus propuestas en esta materia, y que ahí, junto con el resto de propuestas que se presenten, se pueda elaborar un informe amplio y completo al respecto. Nosotros, desde luego, trasladamos esta posición también desde el apoyo y el compromiso con la movilidad sostenible, y en el marco de esa movilidad sostenible y del necesario cambio de cultura relacionado con el transporte, pues también estamos convencidos de que la bicicleta tiene un papel importante que desempeñar, y desarrollar, y de que ahí también tiene que haber un compromiso por parte de la sociedad y de las diferentes administraciones públicas para propiciar ese cambio de cultura y en favor de hacer ese uso de los medios de transporte sostenibles y entre ellos el de la bicicleta, que es el que nos trae a este debate hoy el Grupo Socialista. Pero, bueno, insisto, el marco lo tenemos, nos lo hemos dado, que es esta ponencia en este Parlamento, cuya constitución se aprobó hace un mes y que se va a constituir en unos minutos, y es ahí donde tendremos que ver todas las propuestas que se planteen.



SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Nuin. Y, por tanto, tiene el turno de réplica por cinco minutos, el señor Garmendia, cuando quiera.

SR. GARMENDIA: Muchas gracias a todos por sus alegaciones y sus intervenciones. Miren, decía Fidel Castro, o uno de los dirigentes de esta isla caribeña, no recuerdo ahora mismo quién, que la revolución cubana era como las bicicletas porque no tenía marcha atrás. Se ve que la influencia del compañero Nuin en el cuatripartito no es suficiente y se han quedado en la carrera de bicicletas de Segovia, que como ustedes saben no llevan cadenas. Entonces la bicicleta baja muy rápido con un cuatripartito, luego sube y sube y se para. Pues, ustedes están empezando a parar, y eso es lo que está pasando, y eso es lo que se está viendo en esta moción.

Miren, en realidad, han pasado de decir que lo están estudiando a que vamos a hacer ponencias, es decir, vamos a seguir divagando, ¿no? Está bien que hagamos ponencias de todo; nosotros las podemos apoyar o no, pero hay que empezar a trabajar y no se está trabajando. Primero, vemos una incongruencia en que esta moción no se apoye por lo que se ha dicho, porque va a ir a esta ponencia; pues irá o no irá a la ponencia, pero yo creo que eran absolutamente compatibles. En fin, reitero la idea de que ustedes están en una bicicleta sin cadena, que fue cuesta abajo con fuerza, y parecía que la cosa iba bien con ustedes, y ahora están en la parte de arriba. Les invito a que vean esa conocida carrera que se celebra todos los primeros de año y lo verán en el telediario o en cualquier televisión, porque ahora están ustedes en esa subida, en la que ya se han quedado sin decir que ahora están estudiando, y dicen que esto es para hacer ponencias, y se quedan sin argumentos, con argumentos como los que hoy han traído aquí encima de la mesa, que son absolutamente banales, vacíos y que, desde luego, me preocupa como ciudadano navarro, me preocupa más como político y por todo lo que representamos, porque parece que ese va a ser el denominador común del futuro.

Y señor Araiz, le tengo que decir que sí, que efectivamente el Partido Socialista es un partido nacional. Nosotros presentamos mociones que se presentan en otros sitios porque las ponemos en común y en este caso está presentada, pero está presentada en Canarias. Por lo tanto, no tengo mucho más que añadir. Pero somos un partido nacional y así trabajamos, y así nos gusta trabajar y entendemos que era lo mejor para Navarra, y por eso lo trajimos.

Por lo tanto, quiero agradecerles a todos el apoyo, tanto a los que han votado que sí como a los que han votado que no, porque todos apoyan la moción, está clarísimo. Lo que pasa es que esa palabra que efectivamente se está poniendo de moda ahora, el postureo, se ha visto claramente aquí, y espero por el bien de Navarra que lleguen muy lejos con esa bicicleta sin cadena. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Garmendia. Y, por tanto, procederemos a votar. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Y abstenciones? El resultado de la votación ha sido de siete votos a favor, ocho votos en contra y ninguna abstención, y por tanto se rechaza la moción. Y agotado el orden del día, se levanta la sesión. Buenas tardes.

(Se levanta la sesión a las 17 horas y 3 minutos).