DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

IX Legislatura | Pamplona, 22 de marzo de 2019 | NÚM. 84

TRANSCRIPCIÓN LITERAL

COMISIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JOKIN CASTIELLA IMAZ

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 22 DE MARZO DE 2019

ORDEN DEL DÍA

— Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a solicitar al Consejo Asesor en I+D+i de Navarra la elaboración de forma urgente de un informe sobre la situación actual de la Transferencia del Conocimiento de Navarra, presentada por el GP Partido Socialista de Navarra.

– Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a redactar y a firmar un convenio con el Ayuntamiento de Puente la Reina/Gares para los años 2020 y 2021 que garantice una financiación suficiente para la ejecución y puesta en marcha del proyecto «Gares Energía», presentada por los GP Geroa Bai, EH Bildu Nafarroa, Podemos-Ahal Dugu-Orain Bai, Partido Socialista de Navarra y la APF de Izquierda-Ezkerra.

– Comparecencia del Consejero de Desarrollo Económico para informar sobre el Acuerdo de 23 de enero, del Gobierno de Navarra, por el que se declara como inversión de interés foral el proyecto empresarial para la puesta en marcha y explotación de un proyecto eólico de 166 MW en la Ribera de Navarra, promovido por Grupo Empresarial ENHOL, S.L.

– Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para explicar los resultados del «Estudio de Fuentes de financiación para la red de carreteras de Navarra», adjudicado a la empresa Deloitte, las medidas que pretende implementar, así como la evaluación de su política en materia de seguridad vial y carreteras en la legislatura 2015-2019.

(Comienza la sesión a las 9 horas y 18 minutos).

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a solicitar al Consejo Asesor en I+D+i de Navarra la elaboración de forma urgente de un informe sobre la situación actual de la Transferencia del Conocimiento de Navarra, presentada por el GP Partido Socialista de Navarra.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Egun on, foru parlamentari jaun-andreok. Buenos días, señorías. Comenzamos esta sesión de la Comisión de Desarrollo Económico atendiendo al orden del día, leeremos el primero de ellos, que es el debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno a Navarra a solicitar del consejo asesor en I+D+i de Navarra la elaboración de forma urgente de un informe sobre la situación actual de la transferencia y conocimiento de Navarra. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Partido Socialista de Navarra. Por tanto, para su presentación y por quince minutos, tiene la palabra el señor Garmendia. Cuando quiera.

SR. GARMENDIA PÉREZ: Buenos días, señor Presidente. Muchas gracias. Muy brevemente, porque entiendo que no tengo mucho más que decir que lo que viene en el texto de la moción. Básicamente, hoy queríamos hablar de la transferencia del conocimiento, la transferencia tecnológica. Para que nos situemos, es trasladar toda la investigación y todo el trabajo de laboratorio que se hace en instituciones públicas, que se trate, en una colaboración siempre público-privada y que, desde luego, beneficie también al ámbito público, y se pueda también beneficiar económicamente la parte pública, pues que se traslade a la empresa, a la parte privada, para su comercialización, porque, en realidad, es desde allí desde donde se hace la comercialización y para que todo este conocimiento se traspase a la ciudadanía.

Básicamente, esto es la transferencia tecnológica. Nosotros, en Navarra, ya tenemos varias alusiones, lo que pasa es que por muchas alusiones que se hagan, la realidad es que no se está trabajando como se debería, y no solo estoy hablando del Gobierno de Navarra, sino que otros gobiernos también deberían tomar nota.

En el Plan de Ciencia y Tecnología e Innovación 2017-2020, en el punto 6, por ejemplo, «Del laboratorio al mercado», ya se habla de la creación de nuevas empresas en base tecnológica a partir de lo generado en la parte pública y un poco también de la colaboración entre la parte investigadora biotecnológica y la parte comercializadora. Igualmente, en la ley foral recientemente aprobada –bueno, hace ya casi un año– y que ya está en vigor, en julio hará un año que está en vigor, también hay varios apartados en los que se habla de medidas que fomenten la transferencia tecnológica, y esas medidas, a día de hoy, entendemos que solo están sobre papel.

Quiero aclarar que esta moción es un iniciativa, por supuesto, del grupo parlamentario socialista, pero que está solicitada por personal investigador navarro, que entiende que es absolutamente necesario profundizar en la transferencia tecnológica, de ahí que la hayamos sacado.

El Gobierno de España hace poco sí que invirtió hasta 600 millones de euros en el programa «Cervera», que presentó el Ministro de Ciencia e Innovación y Universidades, para que

pequeñas y medianas empresas se puedan favorecer de esta transferencia tecnológica igualmente.

Por lo tanto, hacemos una propuesta de resolución clara, es muy simple, y es apostar por la transferencia tecnológica y la transferencia del conocimiento, o no, partiendo de una base del conocimiento, de cuál es la situación actual de la transferencia del conocimiento en Navarra; hacer una disposición reglamentaria, que ya existe, pero que hay que cumplir, tal y como aparece en la Ley Foral de Ciencia y Tecnología; incentivar económicamente, como ha hecho el Gobierno de España, a pequeñas y medianas empresas para que accedan a esta transferencia del conocimiento; y por último, acompañar desde la creación de la investigación o de laboratorio a la llegada al mercado, que ese seguimiento lo haga la parte pública para que se asegure que toda esta transferencia del conocimiento llegue al mercado, beneficie a la ciudadanía y que también sirva para seguir, en la parte pública, creciendo en la generación de ese conocimiento. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Garmendia. Pregunto a sus señorías quiénes intervendrán a favor de esta moción. Todo el mundo a favor. Por lo tanto, por Unión del Pueblo Navarro, tiene la palabra la señora Segura. Cuando quiera.

SRA. SEGURA MORENO: Gracias, Presidente. Buenos días a todos. En principio, el señor Garmendia dice que la moción es muy simple, pero no es tan simple el tema. El Plan de Ciencia y Tecnología está aprobado, la ley aprobada, el 12 de julio de 2018, lleva poco más de siete u ocho meses. Yo tengo alguna duda, porque dice: «Solicitar al consejo asesor en I+D...». Entonces, en la ley se pone que se va a crear. Quisiéramos saber si se ha creado o no, a quién hay que dirigirse, porque yo he intentado buscar… Sí que pone muy claro en la ley quién va a pertenecer a ese consejo, cuáles son las funciones, se creará, pero no tengo constancia de que se haya creado o no.

«La elaboración de forma urgente de un informe», me parece correcto.

Quería también preguntar al señor Garmendia, que dice: «Dictar, tal y como se da en la Ley Foral de Ciencia y Tecnología, una disposición reglamentaria que establezca los términos y obligaciones». Una disposición legal reglamentaria, quiere decir que tenga rango de ley, entiendo yo. Entonces, qué necesidad hay que sea rango de ley. Creo que en el tema de la transferencia del conocimiento en la ley viene estipulado qué medidas se tienen que llevar a cabo.

En el tema de incentivos económicos, la propia ley ya los está marcando. No sé si quiere más o no, pero la ley ya está marcando el 1,25 en 2019, ya está marcando qué porcentaje de los presupuestos se va a destinar a este asunto.

Todo lo que sea ir a favor y potenciar la transferencia del conocimiento, la ayuda a I+D, la vamos a apoyar. Solo quisiéramos saber si nos puede aclarar estas dudas antes de la votación. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señora Segura. Continuamos con el Grupo Parlamentario de Geroa Bai. Tiene la palabra el señor Eraso. Nahi duzunean.

SR. ERASO SALAZAR: Muchas gracias, Presidente. Buenos días, señorías. El señor Garmendia quiere acabar la legislatura como nos tiene acostumbrados, manteniendo un alto nivel. Nos

tiene acostumbrados también a infravalorar las acciones que se realizan desde el Departamento de Desarrollo Económico y desde el Gobierno de Navarra.

Sí que es verdad que en la exposición de motivos de esta moción se habla del Plan de Ciencia muy extensamente. A nosotros nos consta que, de todas las preguntas, de todas las peticiones de información que ha hecho al departamento sobre este tema, ya conoce las respuestas. Por cierto, acciones que ya se han realizado y que no son pocas.

En la exposición de motivos, se habla de la transferencia del laboratorio al mercado, y él ya sabe, porque así consta y así se le ha informado, que esa transferencia se hace a través de la cooperación de agentes del Sistema Navarro de I+D+i con la industria; está el Comité de Dirección de la S3, en el que participan, además de centros tecnológicos, las universidades y un gran número de empresas; está el patronato de la fundación ADItech; está también la Universidad Pública de Navarra y el Centro Tecnológico NAITEC; y en un plano más operativo, la cooperación entre las empresas y los centros de investigación, que se articula a través de las convocatorias de ayudas para la realización de proyectos de I+D+i en las diferentes convocatorias que se promueven anualmente. Esta transferencia también se hace a través de la creación de nuevas empresas de base tecnológica, que también lo expone en la exposición de motivos.

Él sabe, porque así se le ha informado, que empresas innovadoras de base tecnológica se crearon en el año 2016, 5; en 2017, 3; en 2018, 2, o sea, en este período del año 2016 a 2018, un total de 10 empresas innovadoras de base tecnológica.

Esta transferencia se hace también a través de la creación directa de patentes comercializables por terceros, cosa que también refleja en la exposición de motivos, y de la que también se le ha informado, el número de solicitudes de patentes nacional que se ha tramitado aquí, en Navarra.

Se hace también a través de la transferencia de personal investigador a la industria. Ese es otro indicador que también han facilitado los centros tecnológicos, y también se han proporcionado unos datos, que me consta que el señor Garmendia conoce. Las convocatorias del año 2016, fueron 34 personas, las que transfirieron; en el año 2017, 25; y en el año 2018, 43.

Por lo tanto, seguramente, la velocidad que quiere imprimir el señor Garmendia en todas estas acciones no será la misma velocidad que desde la Administración Foral de Navarra se puede llevar, pero, evidentemente, se está trabajando en este tema, eso es indudable.

Se habla también de las convocatorias a las ayudas de proyectos de I+D, que son ayudas que están reguladas en la Orden Foral 91/2016, que se convocan anualmente, y que, por ejemplo, en la convocatoria del año 2016, se concedieron ayudas a 65 solicitantes por un importe de casi 4,7 millones de euros; en el año 2017, se concedieron ayudas a 68 solicitantes por un importe de 4,9 millones de euros; y en el año 2018, se concedieron ayudas a 82 solicitantes con un importe de 5,7 millones de euros.

Por tanto, repito, que se están haciendo cosas, es evidente. No sé si al señor Garmendia esta moción le ha venido instada por personal que está inmerso, que trabaja en la innovación, en la transferencia del conocimiento y que pide mayor rapidez en la aplicación de medidas, pero,

seguramente, muchas de las empresas que están trabajando en el sistema navarro de I+D+i, creo que estarán satisfechas con lo que se está haciendo.

En cuanto a las propuestas de resolución, habla que el consejo asesor de I+D+i elabore de forma urgente un informe sobre la transferencia de conocimiento. Él sabe que la ley foral sí crea este consejo, pero que, de momento, no se ha constituido. Sí que nos han dicho que, en este momento, se está tramitando la orden foral que regula el procedimiento para acreditar a los agentes del sistema navarro de I+D+i, cuestión que debe considerarse previa a la constitución de este consejo asesor.

Luego habla de dictar una disposición reglamentaria. Nosotros vamos a votar a favor de la moción, pero, evidentemente, será un sí crítico, porque entendemos que se están haciendo cosas. En cuanto a esta disposición reglamentaria, las medidas para incentivar la transferencia de conocimiento son medidas de fomento y no sé si cabe establecer una disposición reglamentaria que recoja las obligaciones concretas de transferencia. Entiendo que será un tema que tendrán que mirar, y si es así, que se haga. Lo que a nuestro grupo nos parece es que el Gobierno de Navarra ya está trabajando en todos estos temas, seguramente no a la velocidad a la que le gustaría al señor Garmendia, pero sí se está trabajando, y entendemos que debemos preocuparnos de poner en valor que Navarra ha sido la primera comunidad autónoma que ha hecho una ley de ciencia y tecnología con un compromiso presupuestario aprobado. Entendemos que venir con estos temas, entre comillas, pequeñeces sobre mayores o menores avances, no favorece nada.

En cuanto a lo que ha dicho sobre el Gobierno del Partido Socialista Obrero Español en España, con ese plan, de cuyo nombre no me acuerdo muy bien (REVISA DOCUMENTACIÓN), ese plan del que ha dicho que el ministro ha puesto 600 millones de euros a disposición, nosotros dejamos que sea el PSN quien haga las valoraciones sobre estos temas. Nosotros preferimos y preferiremos valorar al PSN en su papel de oposición al Gobierno del cambio. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Eraso. A continuación, turno del Grupo Parlamentario de Euskal Herria Bildu Nafarroa. Tiene la palabra el señor Ramírez. Nahi duzunean.

SR. RAMÍREZ ERRO: Eskerrik asko, mahaiburu jauna. Buenos días a todos y a todas. Simplemente utilizaremos el turno para mostrar y anunciar el voto favorable a la moción presentada por el Partido Socialista.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, muchas gracias, señor Ramírez. A continuación, por el Grupo Parlamentario de Podemos-Ahal Dugu-Orain Bai, tiene la palabra el señor Couso. Cuando quiera.

SR. COUSO CHAMARRO: Nosotros también vamos a dar nuestro voto a favor, pero más de lo que quizás propone la propia moción, que es que se explique en líneas generales cómo está la situación de la transferencia del conocimiento en Navarra, nos interesaría saber más –lo que pasa es que ya no va a dar tiempo en esta legislatura, salvo que el señor Ayerdi luego lo quiera explicar–, cuál es el detalle de la relación existente entre los centros y las universidades y aquellas otras entidades a las que se transfiere ese conocimiento, esas personas o a esas

patentes que podrían salir de los primeros, qué tipo de convenios hay y cómo se garantizan los retornos a lo público, porque, de alguna manera, los beneficiarios de esa transmisión de conocimiento tendrán que financiar también el sistema y no ser meros lucradores del asunto sin poner nada de su parte. Nos gustaría saber en qué medidas se implican también en el sostenimiento de todo esto…

SR. ZARRALUQUI ORTIGOSA: Es que no le estamos oyendo.

SR. COUSO CHAMARRO: Tampoco estoy diciendo nada importante (RISAS).

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Un poco de orden, por favor. Señor Couso, continúe un poco más alto, por favor.

SR. COUSO CHAMARRO: Más que las líneas generales en las que se encuentra ahora la situación de la transferencia del conocimiento en Navarra, tanto en los ámbitos autonómicos, estatales y también internacionales hablan, a nosotros nos interesa saber más cuáles son los particulares, los detalles de esa relación que tiene que existir entre las universidades y los centros de formación y de los que va a salir ese conocimiento, esas patentes y esas personas que se transferirán luego, entendemos que a entidades públicas, pero sobre todo privadas, y en qué medida los receptores van a contribuir a financiar todo el sistema y van a garantizar que esa inversión pública que se hace va a tener unos retornos para que podamos seguir incrementándola. Quizás nos gustaría más saber esos detalles que las líneas generales que se plantean en la moción, aunque, desde luego, estamos de acuerdo con todo lo que se plantea también. Nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Couso. Para concluir, por la Agrupación de Parlamentarios y Parlamentarias Forales de Izquierda-Ezkerra, tiene la palabra el señor Nuin. Cuando quiera.

SR. NUIN MORENO: Gracias, señor Presidente. Nosotros, en su momento, votamos en contra de la Ley Foral de Ciencia y Tecnología, nos quedamos solos en esta posición, pero hicimos una valoración clara en el sentido de que considerábamos que esta ley otorgaba al sector público, a la pata pública, un papel de no suficiente peso en lo que era el diseño global del marco de I+D+i en Navarra, y en esa colaboración público-privada, el sector público carecía del peso, del liderazgo y de las garantías que nosotros entendemos que debe tener en cuanto a los resultados de esa investigación.

Por lo tanto, esa es la posición global que nuestro grupo mantuvo en relación con el diseño que hacía la ley foral. Como ha dicho el señor Eraso, estamos hablando, según la expresión que creo que ha empleado, de pequeñeces en relación con el informe de la moción, pequeñeces en relación con lo que es el desarrollo de la ley, como esa es nuestra posición global con la ley, cuando hablamos de pequeñeces no le damos más relevancia, y por tanto, nos vamos a abstener.

Para nosotros, lo importante es la ley, con la que mantenemos discrepancias de fondo, y en respecto a las pequeñeces de la moción, en reiteración de la expresión del señor Eraso, nos abstendremos.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Nuin. Habiendo concluido el turno a favor y en contra, para la réplica, señor Garmendia, cuando quiera.

SR. GARMENDIA PÉREZ: Muchas gracias, Presidente. Muy brevemente, para responder brevemente. Ya nos ha resuelto, señora Segura, que no se ha creado. Entonces, a pesar de que el señor Eraso siempre dice que ya han hecho todo, el Gobierno ha hecho, ya sabe usted. El señor Eraso ha dicho que acabamos la legislatura como la empezamos, hablando de tecnología. ¡Menos mal que hablamos de tecnología!, porque la que se nos viene encima es pequeña, señor Eraso, pero la acabamos igual que la empezamos, es decir, usted, desde Geroa Bai, diciendo que ya está todo hecho. Es verdad que se han hecho cosas y muy bien, no lo vamos a negar, la Ley de Ciencia y Tecnología está fenomenal, nosotros la apoyamos, y está bien construida, pero, desde luego, hay cosas que hay que corregir. Cuando hablamos de este comité, hay que crearlo, y hay algunas cosas, como la disposición reglamentaria, que también viene en la ley que hay que hacerlas, no me lo he inventado yo.

Lo único que dice esta moción, que insisto, es a petición de algunas personas de la comunidad científica de Navarra, que así me lo trasladaron, es que se aplique la ley porque lo que estamos viendo es que la ley no se está aplicando, básicamente es lo que está pasando. Poco más.

Agradecemos la información que nos ha pasado Geroa Bai. Parece que estaba hablando el Gobierno. Nosotros creemos que, cuando desde el Parlamento, los partidos políticos trasladan lo que debería hacer el Gobierno de Navarra, se están invirtiendo los papeles. Agradecemos muchísimo la información, incluso los buenos datos, que hayan subido las trasferencias en 2018 hasta 43, está muy bien, de 25 a 43, pero entendemos que se están confundiendo, y es muy peligroso, la diferencia de poderes. Así no debería ser.

No obstante, agradecemos al portavoz de Geroa Bai los datos y nos felicitamos por ellos, no sin decir que son insuficientes, insisto, porque no se está aplicando toda la ley.

Agradecemos a Bildu todo el apoyo. Y en cuanto a Podemos e Izquierda-Ezkerra, coincidimos en que esta ley, y también esta moción, es precisamente para fomentar o poner más el foco en la parte pública. Nosotros creemos que el papel que juega la parte pública es muy importante, y si lo enganchamos, des la transferencia de la parte pública a la privada tal y como dice la ley y tal y como lo debería hacer la disposición reglamentaria, esto, todo, tendría que repercutir, al final, en la sociedad. Este es nuestro posicionamiento. Señor Nuin, de Izquierda-Ezkerra, y señor Couso, de Podemos, coincidimos con ustedes en este caso.

Nada más. Agradecemos lo que parece que va a salir como voto favorable. ¡A seguir trabajando por la tecnología en este Parlamento! Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Garmendia. Concluidos los turnos de posicionamiento y de réplica, procedemos a votar el contenido de la moción. Por tanto, pregunto a sus señorías: ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?

El resultado de la votación es de 9 votos a favor y 1 abstención. Por tanto, se aprueba la moción.

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a redactar y a firmar un convenio con el Ayuntamiento de Puente la Reina/Gares para los años 2020 y 2021 que garantice una financiación suficiente para la ejecución y puesta en marcha del proyecto «Gares Energía», presentada por los GP Geroa Bai, EH Bildu Nafarroa, Podemos-Ahal Dugu-Orain Bai, Partido Socialista de Navarra y la APF de Izquierda-Ezkerra.

Concluido el primer punto del orden del día, procedemos a la lectura del segundo, que es el debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a redactar y a firmar un convenio con el Ayuntamiento de Puente la Reina/Gares para los años 2020 y 2021 que garantice una financiación suficiente para la ejecución y puesta en marcha del proyecto «Gares Energía», presentada por los Grupos Parlamentarios Geroa Bai, Euskal Herria Bildu Nafarroa, Podemos-Ahal Dugu-Orain Bai, Partido Socialista de Navarra y la Agrupación de Parlamentarios y Parlamentarias Forales de Izquierda-Ezkerra. Para la defensa de la moción, ¿quién de los firmantes tomará la palabra? Señor Ramírez, cuando quiera, nahi duzunean.

SR. RAMÍREZ ERRO: Muchas gracias, señor Presidente. Egun on guztioi.

La verdad que, en la medida de que es un proyecto colectivo, asumir la defensa se nos hacía un poco presuntuoso, en la medida de que está firmado por el Partido Socialista, Geroa Bai, Izquierda-Ezkerra, Podemos-Ahal Dugu-Orain Bai y Euskal Herria Bildu, y entendemos que es reflejo de un gran trabajo, y además con unas alturas de miras muy importantes realizado en Gares. Además, nos consta que, en el municipio, el proyecto que están planteando tiene unanimidad política y que es momento de acometer aquel compromiso que, de alguna forma, en sesiones de trabajo, los grupos parlamentarios presentes en esta Cámara habíamos trasladado, y es necesario que tenga un reflejo directo a través de la fórmula, en este caso, del convenio para que durante los años 2020-2021 se garantice una financiación suficiente para la ejecución y puesta en marcha del denominado proyecto «Gares Energía».

Para ello, uno de los mecanismos y herramientas de los que disponen las instituciones públicas es la declaración de inversión de interés foral, que no supone suprimir ningún tipo de garantía a la hora de proceder a realizar todos y cada uno de los trámites necesarios, sino que se les permite hacerlo de una manera más ágil, dado que los plazos se quedan en la mitad. De hecho, luego, en una posterior comparecencia, el Consejero también dará cuenta de una declaración de interés foral de estas características. Por lo tanto, viene siendo habitual que, por parte del Gobierno de Navarra, se hagan este tipo de declaraciones.

Desde Euskal Herria Bildu queremos declarar y manifestar lo paradigmático y modélico del proyecto, y también poner en valor la actuación y los modos y la ambición que se ha mostrado desde el Ayuntamiento de Puente la Reina, de Gares, todo ello con unos componentes de desarrollo económico, de sostenibilidad, de todos aquellos parámetros que enunciamos en tantas y tantas ocasiones y que luego, muchas veces, a la ciudadanía les cuesta verlo reflejado en proyectos concretos. El de Gares, el de Puente la Reina, es uno de ellos.

Insisto, en el Parlamento tuvimos la oportunidad de escuchar de primera mano al propio alcalde, conjuntamente con el ingeniero, que pudieran dar y responder a todas las preguntas que se les plantearon desde los diferentes grupos parlamentarios. Por tanto, creemos que es un proyecto debatido, que enmarca directamente con una acción modélica y paradigmática de

cuáles deben ser las fórmulas, los horizontes y los objetivos que debe marcarse una institución pública.

Por otro lado también, en la construcción de esta decisión y de este proyecto, creemos que se ha dado cauce a la participación y a la búsqueda del consenso, así nos consta que se siente y que se vive en el municipio de Gares, de Puente la Reina. Por otro lado, creemos que, en este fin de legislatura, bien haríamos si lográsemos una unanimidad en este procedimiento porque, sin ningún lugar a dudas, todos y cada uno de los parámetros y de los objetivos que pretende alcanzar, entroncan directamente con aquellas cuestiones que son fundamentales para garantizar la sostenibilidad, para garantizar también una viabilidad económica y, sobre todo, para todos los componentes vinculados a la salud que se detallan, como por ejemplo también los relativos al amianto del frontón Zamariain, etcétera, se vayan resolviendo, y otras localidades y otras instituciones puedan tener esta actuación como referencia para guiar lo que en cada uno de los ámbitos tengan que ser sus propios objetivos y proyectos a desarrollar.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, Ramírez Erro jauna. Ahora pregunto a sus señorías: ¿Intervendrán a favor? ¿En contra? Por lo tanto, todos los grupos intervendrán a favor. (MURMULLOS) No, pero eso es en las sesiones de trabajo. En las mociones, el orden corresponde de mayor a menor. Por lo tanto, señora Segura, cuando quiera.

SRA. SEGURA MORENO: Nosotros votaremos a favor de esta moción. Hubiéramos firmado también la moción si se nos hubiera ofrecido, porque estuvimos en esa visita y todos estábamos de acuerdo en que el proyecto nos parecía interesante.

Hoy es el Día Internacional del Agua, y aprobar esta moción, y que se vaya a recuperar una minicentral hidráulica de 50 kilovatios de potencia es manera de brindar con agua.

Nos parece importante que se declare inversión de interés foral, por el tema los plazos a la hora de desarrollar ese proyecto. «Garantizar una financiación suficiente», entiendo que será conforme marquen las subvenciones y marque la ley, aunque no se especifica.

Creo que toda ayuda es importante. Es un proyecto a tener en cuenta con otras localidades. Se puede copiar de este proyecto. Nos pareció interesante. De ahí que nosotros apoyaremos todos los puntos de la moción.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señora Segura. Por el Grupo Parlamentario de Geroa Bai, Eraso jauna. Nahi duzunean.

SR. ERASO SALAZAR: Gracias, Presidente. Verdaderamente, este es un proyecto que, cuando vinieron a presentarlo a la sesión de trabajo que tuvimos el 23 de mayo del año pasado, fue un proyecto que nos encandiló, en cierta medida, a todos. Nos pareció muy interesante y nos parecía muy interesante que fuera un proyecto que había nacido con la unanimidad del pueblo, interés que luego se vio ratificado con la visita que hicimos allá. Creo que a todos nos pareció un proyecto que merecía la pena que fuera apoyado.

Un proyecto muy participado, como ya se ha dicho, por toda la ciudadanía, que además de intentar aumentar la autosuficiencia energética, tiene un valor importante, porque habla también de un aula de educación medioambiental a la que pueden asistir alumnos de todos los

colegios de la zona para educarse en el medio ambiente. Creo que eso, al final, también es una garantía de futuro.

No vamos a incidir en lo que ya viene reflejado en la exposición de motivos de todas las obras que se pretenden hacer, simplemente diremos que es un proyecto que llevan mucho tiempo ya trabajándolo y en el que están trabajando también centros de referencia, como ya se dijo, CENER, Cenifer o la misma universidad pública, y que también puede ser un proyecto que puede ser copiado por otras entidades locales que tengan la posibilidad de acometer estos proyectos.

Es verdad que tiene un presupuesto importante, de 1 millón de euros. Es verdad también que el departamento ha venido prestando apoyo, pero un apoyo que no es suficiente para el presupuesto de la obra. Nosotros creemos que los puntos de resolución que se proponen en la moción, en cuanto al primero y al tercero, totalmente asumibles. El primero, que el Parlamento muestre su apoyo, es evidente, tal como se refleja en esta sesión. El declarar el proyecto inversión de interés foral, si es por agilizar los plazos y por adelantar las actuaciones, también nos parece muy importante.

En el punto segundo, en el que se insta al Gobierno a garantizar la financiación suficiente los años 2020 y 2021 mediante la firma de un convenio, se nos plantea una duda de si este convenio sería conforme a la Ley Foral de la Hacienda Pública. No sabemos si esto es posible. Yo no soy un experto en este tema, aquí tenemos otras personas que sí que estarán en la Comisión de Hacienda y pueden saber más. Me han pasado una nota que dice: «No podrán adquirirse compromisos de gasto con cargo a ejercicios futuros cuando se trate de la concesión de subvenciones contempladas en el artículo 17.2.a de la Ley Foral 11/2005, de 9 de noviembre, de subvenciones».

Entiendo, en cualquier caso, que si esta fórmula no es posible porque la ley así lo recoge, debemos instar al Ejecutivo a que se comprometa mediante la fórmula que se considere oportuna para los años 2020 y 2021 poder apoyar este proyecto hasta que se llegue a su conclusión definitiva. Nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, muchas gracias, señor Eraso. Continuamos con el Grupo Parlamentario de Podemos-Ahal Dugu-Orain Bai. Señor Couso, cuando quiera.

SR. COUSO CHAMARRO: Dos cosas. Una, que cuando fuimos a aquella visita a Puente la Reina Gares, para acercarnos hasta el río y ver la minicentral, entonces abandonada, pero en proceso de recuperación y ahora ya bastante recuperada, ver también el frontón donde se iba a colocar la fotovoltaica, y los cuatro centros públicos a los que se iba a destinar la electricidad que se iba a generar con esas instalaciones, que según decían ellos, podría reducir hasta un 50 por ciento el gasto de la factura pública, del ayuntamiento, lo que vimos es que, en todo ese proyecto, había habido un trabajo conjunto, además con la colaboración del pueblo en auzolanes para hacer las limpiezas de las zonas del río, etcétera, y donde todos los partidos, desde un extremo al otro, estaban implicados y, además, muy amigos y con muchas ganas de avenirse.

Por eso, a mí, me extraña –no sé, quizás he sido hasta yo– que no se haya tenido la cortesía de pasar la iniciativa a los grupos que no han firmado, porque hubiera sido un buen gesto, de cara al pueblo también, que vieran que, desde el primer momento, todos los que estuvimos allí les entendimos, todos firmamos la iniciativa y todos votamos unánimemente a favor del proyecto. Yo, por lo menos, cuando he intentado sacar, en estos cuatro años, alguna iniciativa, y he pretendido que se me votara por unanimidad, me he procurado que ya, desde el primer momento, la iniciativa fuera firmada por todos, no solo por cortesía, sino por practicidad y también porque enganchas y haces sentir que la iniciativa es de todos. Ya que en el pueblo nos habían dado ese ejemplo, aquí podríamos haberlo seguido también. Asumo la parte de culpa que pueda tener yo, que soy uno de los firmantes.

Acabaré diciendo que sí, que efectivamente, que ahí nos lo dijeron porque preguntamos, que instalaciones semejantes a esta y pueblos donde podrían permitirse hacer este tipo de instalaciones con ese ahorro de la factura eléctrica de casi un 50 por ciento a ayuntamientos que no andan nada sueltos de dinero, podría haber, según el mapa que ellos habían hecho, ochenta en Navarra, o sea, que es un ejemplo a difundir, y animar a que lo hagan. Además, ellos tienen que tener garantizado poder acabar las obras en los tres años que tenían proyectado ejecutarlas, y si para eso hay que hacer un convenio especial con ese ayuntamiento, pues se hace, porque creemos que eso sí que se puede hacer. Nada más. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Couso. Continuamos con el grupo parlamentario socialista. Tiene la palabra el señor Garmendia. Cuando quiera.

SR. GARMENDIA PÉREZ: Gracias, Presidente. Nosotros coincidimos y creemos que esto es muy importante. Ya estuvimos en la visita, no lo voy a repetir, pero nos pareció un proyecto muy interesante. No es el único en Navarra, se están haciendo otros. La semana pasada, o la anterior, estuvimos en Lizarraga, en La Sakana, donde se está haciendo uno que es hidroeléctrico también, incluye solar, es como el de Puente la Reina pero en otro espacio, con otro formato, por decirlo de alguna forma, también muy interesante. Hay otros pueblos que también lo están intentando. Por su orografía no pueden hacerlo hidroeléctrico, básicamente porque no tienen montaña al lado, pero Sesma o Arróniz, o algunos pueblos en La Ribera, lo están intentando en base solar.

Creo que esto nos tiene que llevar a que, en la próxima legislatura, se intente hacer de Navarra un espacio, una Comunidad, cien por cien de energía renovable, que es posible. Ayer, precisamente, Red Eléctrica Española presentó sus planes para España, y en la Comunidad Foral de Navarra hablaba de que ahora mismo produce 1.000 kilovatios y, en unos años, podría llegar a triplicar la producción de energía limpia de Navarra, y que Navarra es eminentemente exportadora de energía. Entonces, si nosotros somos exportadores, ¿por qué no intentamos que nuestro autoconsumo sea limpio?

Creo que es un proyecto muy bonito, que ya que estamos todos tan de acuerdo, deberíamos remar en el mismo sentido para eliminar cualquier uso de energía, si me lo permiten, sucia en Navarra, y que toda sea renovable. Creo que es posible. Tenemos un ejemplo claro también en España, en la isla de El Hierro, que es una isla cien por cien autosuficiente. Es verdad que no se puede comparar una isla con un territorio dentro de la península, pero ellos lo han conseguido

y a través de energía… Exactamente igual que se está haciendo en Puente la Reina y Lizarraga, pero en vez de exportar el excedente de energía, lo que hacen es subir agua a la cumbre, y esa agua cae y produce energía hidroeléctrica cuando no hay viento. En lugar de utilizar energía solar, utiliza energía eólica, pero prácticamente es lo mismo. Creo que lo tendríamos que poner como un ejemplo.

Desde luego, en la legislatura que viene, si el Partido Socialista llegase a gobernar, trataría de seguir el camino para que Navarra sea cien por cien energía limpia, que, insisto, no solo es posible, sino que tenemos todos los condicionantes para hacerlo, tenemos montaña, tenemos viento, tenemos una tradición de generación de energía impresionante, tenemos huertos solares de un tamaño importante. Creo que todos nos lo podríamos poner como objetivo unitario, que seamos capaces de hacer una Navarra de autoconsumo, autoconsumo, pero en toda Navarra. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Garmendia. Continuamos y concluimos con el portavoz de la Agrupación de Parlamentarios y Parlamentarias Forales de Izquierda-Ezkerra. Señor Nuin, cuando quiera.

SR. NUIN MORENO: Muchas gracias, señor Presidente. Muy breve. Por nuestra parte, coincidimos con todo lo expuesto por el resto de portavoces y reiteramos nuestro apoyo al proyecto «Gares Energía». Por lo tanto, damos nuestro apoyo y voto afirmativo a esta moción.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Para el turno de réplica, si quiere hacer uso del mismo, señor Ramírez, nahi duzunean.

SR. RAMÍREZ ERRO: Muchas gracias, señor Presidente. Simplemente, intervenimos para mostrar la satisfacción, que creo que es compartida por el conjunto de los grupos parlamentarios, por el resultado que va a tener esta moción, una moción que, efectivamente, en la medida que está apoyada por todos los grupos parlamentarios, es un mensaje unánime de este Parlamento al Gobierno de Navarra para que actúe en las claves que se les sitúan en los diferentes puntos, y también de apoyo al proyecto.

Cabe señalar que el punto segundo del convenio, a nuestro juicio, es perfectamente legal, y tiene que ver con un intento de acabar con aquellas partidas campanarios –si me permiten la expresión–, que habitualmente iban surgiendo en los presupuestos, y darle un contenido, es decir, que todas y cada una de ellas tengan una justificación estratégica por parte de las Administraciones. Además, es la vía que permitiría una financiación plurianual. Si el Gobierno advirtiese que hay algún tipo de problema, que buscara la fórmula adecuada, porque el mensaje que se le traslada unánimemente desde el Parlamento es claro y nítido. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, muchas gracias a usted, señor Ramírez.

Habiendo concluido todas las intervenciones, procedemos a votar la moción. ¿Votos a favor de la misma? Se aprueba por unanimidad de los diez parlamentarios forales presentes.

Habiendo concluido este segundo punto, como verán, el orden del día calendariza a las 11 horas el tercero de ellos. Por tanto, hasta las 11 horas se suspende la sesión. Buenos días.

(Se suspende la sesión a las 9 horas y 56 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 11 horas y 3 minutos).

Comparecencia del Consejero de Desarrollo Económico para informar sobre el Acuerdo de 23 de enero, del Gobierno de Navarra, por el que se declara como inversión de interés foral el proyecto empresarial para la puesta en marcha y explotación de un proyecto eólico de 166 MW en la Ribera de Navarra, promovido por Grupo Empresarial ENHOL, S.L.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eguerdi on, buenos días, señorías. Reanudamos la sesión de esta Comisión de Desarrollo Económico.

Antes de continuar con el orden del día, aprovecho para dar la bienvenida al seno de esta Comisión al señor Vicepresidente del Gobierno de Navarra y Consejero de Desarrollo Económico, el señor Ayerdi Olaizola, así como a su Jefe de Gabinete, el señor Ayerdi Echeverri, que le acompaña.

Una vez hecha la bienvenida, procedo a continuar con el orden del día, el punto 3, que es la comparecencia del Consejero de Desarrollo Económico para informar sobre el acuerdo de 23 de enero, del Gobierno de Navarra, por el que se declara como inversión de interés foral el proyecto empresarial para la puesta en marcha y explotación de un proyecto eólico de 166 MW en La Ribera de Navarra, promovido por Grupo Empresarial ENHOL.

La comparecencia, como es el caso en las declaraciones de interés foral, ha sido a iniciativa propia del Gobierno de Navarra, en este caso del Consejero de Desarrollo Económico, y por tanto, para su exposición, tiene la palabra el señor Consejero. Cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Buenos días, egun on guztioi. Eskerrik asko, lehendakari jauna.

Como decía el señor Presidente, se trata de una declaración de interés foral, en este caso de un proyecto de generación de energía renovable, totalmente, por lo tanto, alineado al Plan Energético-Hoja de Ruta del Cambio Climático. En esta ocasión, además, se trata de un proyecto que engloba varios pequeños parques eólicos, todos ellos en La Ribera, una potencia instalada de 166 MW, 14 en el llamado «Ablitas 1», 26 MW en el llamado «Ablitas 2», los dos, lógicamente, en el término municipal de Ablitas, 50 al llamado «Cabanillas 2», 26 al llamado «Cascante», y finalmente, 50 en Buñuel, lógicamente también en esas localidades, Ablitas, Cabanillas, Cascante y Buñuel.

La inversión estimada asciende a 146 millones de euros. Como ustedes conocen bien, en este tipo de proyectos hay un impacto muy importante de creación de empleo durante las fases de obra e instalación de los parques eólicos, hay una punta importante, entre 250 y 300 puestos de trabajo, pero, con todo, después, en la posterior explotación, hay una contratación estimada de 59 personas que permanecerán durante toda la vida de los parques.

En definitiva, en la medida en que se trata de una inversión que encaja perfectamente con el área estratégica de energías renovables y recursos de la Estrategia de Especialización Inteligente; en la medida en que contribuye al cumplimiento de los objetivos de producción de

energía a partir de fuentes renovables del Plan Energético; en la medida también en que hay una contribución a la generación de riqueza y empleo, más destacada en la fase de construcción, pero, con todo, también importante en la fase de explotación, todas estas razones son las que han llevado al Gobierno, en coherencia con alguna otra decisión, en todo lo que tiene que ver con proyectos que fomentan la generación de energía renovable, a declararlo de interés foral. Por mi parte, nada más. Quedo a su disposición.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, Ayerdi jauna. Continuamos ahora con los grupos parlamentarios de mayor a menor. Tiene la palabra, por Unión del Pueblo Navarro, el señor Zarraluqui. Cuando quiera.

SR. ZARRALUQUI ORTIGOSA: Buenos días, señora y señores. Gracias, Presidente. Buenos días, señor Consejero.

Tenemos una propuesta que creo que tiene ciertos rasgos diferenciales en relación con otras. Quisiera pedir al Consejero que nos conteste en su turno si hay precedentes de declaración de interés foral de otros proyectos de parques eólicos, si ha habido precedentes. A mí no me suena, pero puede ser que esté equivocado, dado que, por suerte, en Navarra tenemos muchos parques eólicos. No es que vengan mal otros más, al contrario, y, en ese sentido, no nos oponemos a que esto tenga el trámite que proceda para hacerlo de la manera más ágil.

Es verdad que una instalación como esta conlleva el sometimiento una serie de reglas. Precisamente, además, hay un nuevo decreto que está pendiente de aprobarse para la autorización de parques eólicos, pero ya había otros. Ahí se someten a estudios ambientales, entiendo que rigurosos, no tengo la experiencia práctica de hacer ninguno, pero sí que sé que se miran bastante, incluso a algunos se ponen muchos reparos.

Por tanto, me gustaría saber si esto es diferente a otros, si va a suponer que, a partir de ahora, todos van a seguir el mismo tratamiento, o va a haber algunos criterios que hagan diferenciar unos de otros. Esa sería mi pregunta. Nada más. Quedo a la espera de sus planteamientos. En principio, no nos oponemos a su tramitación.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Zarraluqui. Continuamos con el Grupo Parlamentario de Geroa Bai. Señor Eraso, cuando quiera.

SR. ERASO SALAZAR: Gracias, Presidente. Buenos días, señores Ayerdi. Buenos días, señor Vicepresidente. Muy brevemente, queremos felicitarnos que se genere un proyecto de este calibre en cuanto a generación de empleo y a importe económico en una zona con especiales necesidades de creación de empleo. La zona de Ablitas, Buñuel, Cabanillas y Cascante son zonas que han sufrido en gran medida la crisis económica, y bien está que, además de generar energías limpias, generemos empleo. Por nuestra parte, simplemente agradecemos la información.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Eraso. Por Euskal Herria Bildu Nafarroa, señor Ramírez.

SR. RAMÍREZ ERRO: Muchas gracias, señor Presidente. Damos la bienvenida y agradecemos la información al Vicepresidente del Gobierno y Consejero, el señor Ayerdi. También al señor Ayerdi, bienvenido, usted también. Se agradece la información y tomamos nota.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, muchas gracias, señor Ramírez. Por el Grupo Parlamentario de Podemos-Ahal Dugu-Orain Bai, señor Couso.

SR. COUSO CHAMARRO: Buenos días. Nos sumamos también al apoyo a esta declaración, pero decimos que el señor Zarraluqui ha hecho una pregunta bastante interesante, cuya respuesta a mí también me gustaría conocer. Nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Couso. Por el Grupo Parlamentario del Partido Socialista de Navarra, señor Garmendia, cuando quiera.

SR. GARMENDIA PÉREZ: Muchas gracias, Presidente. Muchas gracias al Vicepresidente y al Jefe de Gabinete por su información. Por nuestra parte, mostramos nuestra posición favorable, desde luego, a este interés foral, y también queremos recordar una moción que se acaba de aprobar hoy mismo, en esta misma sala, sobre autoconsumo, en concreto en Puente la Reina, y el objetivo que hay –ya lo mencionamos– de convertir Navarra en un espacio de generación de energía limpia y de autoconsumo también, que creo que sería un objetivo brillante para la próxima legislatura. Entendemos que estos son pasos interesantes en esa dirección. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Garmendia. Por la Agrupación de Parlamentarios y Parlamentarias Forales del Partido Popular de Navarra, señor García Jiménez, cuando quiera.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidente. Sin más, agradecemos la información facilitada por el Vicepresidente. Votaremos favorablemente a esta cuestión.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor García. Concluimos con el portavoz de la Agrupación de Parlamentarios y Parlamentarias Forales de Izquierda-Ezkerra, el señor Nuin. Cuando quiera.

SR. NUIN MORENO: Muchas gracias, señor Presidente. Simplemente, agradecemos la información al señor Ayerdi.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Nuin. Para el turno de réplica, señor Ayerdi, cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Gracias por las aportaciones. Voy a tratar de responder alguno de los comentarios o preguntas que me hacía el señor Zarraluqui.

Que yo recuerde –quizás me equivoco–, declaramos de interés foral los parques Cavar 1, Cavar 2, y demás, que están ahora terminando la tramitación, también en La Ribera. Creo que Cavar 1 y Cavar 2 se declararon de interés foral. Lo que sí estoy seguro de que se ha declarado de interés foral recientemente son proyectos de instalaciones fotovoltaicas, esto sí que lo recuerdo perfectamente.

La reflexión que hace el Gobierno es que apuestas de inversión privada por generación de energía renovable, en unas determinadas dimensiones, por encima de unos determinados megavatios, como van totalmente en la línea de esa estrategia de transición energética absolutamente imparable, deben tener esta valoración. Entonces, a su pregunta, sí, la posición del Gobierno es que debemos declarar de interés foral los proyectos de generación de energía renovable por encima de un determinado volumen, y lo estamos haciendo, creo que en los Cavar, en algunos fotovoltaicos y en este que traemos aquí a colación.

Cabe señalar también que si lo hemos hecho con instalaciones fotovoltaicas, donde no tenemos una industria en el territorio muy fuerte, mucha más razón hacerlo con los eólicos, donde sí tenemos un tejido industrial y empresarial especialmente importante. Incluso por el lado de la lógica empresarial, usted sabe que dentro de la Estrategia de Especialización Inteligente, justamente el sector de energía renovable es uno de los sectores prioritarios, y detrás de eso, el clúster de energía eólica y toda la actividad en torno a la energía eólica, en Navarra es especialmente referente. Con lo cual, insisto, todavía habría un plus en el caso de la eólica frente a la fotovoltaica para empujar más, si cabe, estos proyectos.

Finalmente, usted lo citaba en relación con el nuevo decreto foral de tramitación de parques eólicos, es verdad que, justamente este miércoles en sesión de Gobierno, el Gobierno aprobó tomar en consideración el nuevo texto, el nuevo decreto de tramitación de parques eólicos, y remitirlo al Consejo de Navarra para que el Consejo de Navarra elaborara un dictamen, con lo cual, sí. En este decreto –ya tendrán ocasión de verlo–, una de las cuestiones es la de fijar un criterio entorno a esta cuestión, la declaración de interés foral para aquellas actuaciones en generación de energía eólica por encima de unos determinados megavatios.

No sé si con esto respondo a… Luego, si usted quiere, si tiene alguna duda, profundizo. A partir de aquí, creo que este parque en particular tiene alguna característica especial, que es haber firmado un PPA, o un contrato de compra-venta de energía a veinte años con un comprador final de energía. Tiene también una característica especial en ese sentido, porque los PPA que se están firmando en el mercado libre normalmente no son tan largos; veinte años, y en esta ocasión sí que han sido capaces de encontrar un proyecto que cierra muy bien todo el plan de viabilidad con un acuerdo a veinte años, si no recuerdo mal.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, Ayerdi jauna. Habiendo concluido los turnos de intervención para este punto del orden del día, procedemos a la lectura del punto siguiente.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para explicar los resultados del «Estudio de Fuentes de financiación para la red de carreteras de Navarra», adjudicado a la empresa Deloitte, las medidas que pretende implementar, así como la evaluación de su política en materia de seguridad vial y carreteras en la legislatura 2015-2019.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): El punto cuarto es la comparecencia a instancia de la Junta de Portavoces del Consejero de Desarrollo Económico para explicar los resultados del «Estudio de fuentes de financiación para la red de carreteras de Navarra», adjudicado a la empresa

Deloitte, las medidas que pretende implementar, así como la evaluación de su política en materia de seguridad vial y carreteras en la legislatura 2015-2019.

Esta solicitud, igualmente, ha sido cursada a petición propia del Gobierno de Navarra, y por tanto, para su exposición…

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Los socialistas…

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Discúlpeme. Efectivamente, me he equivocado. La solicitud ha sido a instancia del Grupo Parlamentario Partido Socialista de Navarra y, por tanto, y discúlpeme señor Garmendia, antes de proceder a dar la palabra, quiero dar cuenta, igualmente, de una solicitud que hace el señor Vicepresidente Ayerdi a la Presidencia de la Comisión para que este pueda disponer, en caso necesario, de más tiempo del reglamentariamente dispuesto para dar las explicaciones oportunas.

En atención a los antecedentes que concurren en este tipo de solicitudes, entiendo que esta presidencia da el visto bueno a esa solicitud (MURMULLOS), y si algún portavoz se opone… Señor Garmendia, cuando quiera.

SR. GARMENDIA PÉREZ: Muchas gracias, señor Presidente, y gracias por adelantarse a los acontecimientos. No es el Gobierno el que lo pide, es el Partido Socialista.

En cuanto a la petición de ampliación de tiempo, hombre, tiene que ser bastante breve, porque tenemos la Comisión de Sodena a las 12 horas y 45 minutos, y muchos de los que estamos aquí presentes estamos en esa Comisión.

Ya sin más, le pedimos al Vicepresidente que nos saque las conclusiones de este pliego, o de este estudio, que se aprobó el 5 de junio de 2018, se adjudicó a Deloitte, y ya hace nueve meses de aquello. Le agradecemos de antemano su intervención. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Garmendia. Ahora sí, el señor Vicepresidente. Cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Buenos días otra vez. Gracias por la oportunidad de explicar las conclusiones. Pedí por escrito, justamente, la ampliación del plazo porque no quería tener la limitación de los treinta minutos porque me parece que es un tema que me gustaría explicárselo con el detalle correspondiente. Les prometo que tampoco va a ser –creo– especialmente largo.

Les cuento un poco el documento que les entrego. Justamente es la presentación que les voy a ofrecer ahora. Lo que he hecho es poner dos primeras páginas, son unos antecedentes para situar el marco en el que se sitúa este estudio. Luego, propiamente el grueso del documento son las conclusiones del estudio de Deloitte, y la hoja final son unas consideraciones que, desde el Gobierno, hacemos también a las conclusiones del estudio de Deloitte.

Si empezamos por los antecedentes, y a modo de flash, sí me parecen importantes, para que ustedes sitúen el marco en el que hemos trabajado este estudio, estos ocho puntos que recojo en las dos primeras diapositivas. En primer lugar, un mensaje que creo que todos compartimos, y es que la conservación adecuada de la red de carreteras es un elemento clave

para el desarrollo económico, pero también para la cohesión social y territorial de Navarra. En segundo lugar, hay que señalar que, desde hace ya muchos años, –y esto lo hemos contrastado todos– no está siendo posible destinar, a través de los presupuestos de Navarra, los fondos necesarios para dicho fin, y tampoco es previsible que lo sea en el corto-medio plazo; esta es una segunda aseveración.

Cabe señalar también que la partida presupuestaria destinada a pagar el canon peaje a la sombra de las autovías del Camino y del Pirineo asciende en 2019 aproximadamente a 67.400.000 euros y queremos recordar también que esta es una partida que está previsto que vaya creciendo hasta el año 2033, en que termina la concesión de la autovía del Camino. Luego quedará autovía del Pirineo, pero hasta el año 2033, la previsión es que esta partida vaya creciendo. Déjenme indicarles que, por ejemplo, la previsión que manejamos para 2020 es que supere ya los 70 millones, 70.950.000.

En este contexto, el de esos tres primeros puntos, el Gobierno de Navarra lo que ha hecho es encargar a Deloitte un estudio, no solo para analizar las necesidades de inversión, sino sobre todo y especialmente, para analizar toda las posibles alternativas de financiación y hacer propuestas concretas. A falta de algunos ajustes y correcciones finales, el informe está terminado, y sus principales conclusiones son las que les voy a presentar hoy, las que les dejo en el documento.

Les quiero decir, en cualquier caso, que el Gobierno de Navarra ha trasladado a Deloitte, durante la elaboración del informe, la importancia de considerar el principio de equilibrio territorial, es decir, la no discriminación de unas comarcas frente a otras. Quiero señalarles también, y lo digo desde el minuto uno, que las conclusiones del informe son las conclusiones de Deloitte. No quiere decir que el Gobierno las comparta, lo quiero dejar bien claro. De hecho, al final, les haré alguna consideración sobre ello. Lo que sí creo es que el informe lo que sí consigue es ofrecer información suficiente para abrir un debate, que es absolutamente imprescindible, un debate no sobre las necesidades de inversión, sino sobre todo sobre cómo financiarlas. Ojalá sirva para construir ese consenso muy amplio que necesitamos en esta materia.

Hecha esta presentación, vamos al informe. Como ven, el informe tiene tres grandes bloques –ahí tienen el índice del informe–: un primer bloque sería la estimación de las necesidades financieras, las necesidades de inversión en la red de carreteras de Navarra; un segundo bloque serían las fuentes potenciales para financiar las necesidades de gasto en carreteras, las necesidades de inversión en carreteras; y un tercer bloque, que es la valoración de alternativas, con las conclusiones finales.

Si vamos a la primera fase, a la de estimación de las necesidades financieras en la red carreteras, lo primero que hace Deloitte es situar cuál es nuestra red de carreteras. Solo por recordar –ustedes la tienen ahí–, 3.821 kilómetros, nuestra red de carreteras, 118 kilómetros de autopistas, 223 de autovías, 50 de carreteras de altas prestaciones, 25 desdobladas, 232 de interés general, 1.021 de interés de la comunidad foral y 2.149 kilómetros de carreteras locales.

Lo que ha hecho Deloitte es tratar de hacer un modelo de prognosis de tráfico para los próximos años, es decir, a partir de lo que ha pasado en el pasado, viendo la evolución de las variables macroeconómicas y viendo cómo ha evolucionado el tráfico en nuestras carreteras, la intensidad media de tráfico, Deloitte lo que ha hecho es tratar de construir una correlación econométrica, una correlación matemática, para, visto el funcionamiento del pasado, tratar de anticipar cómo puede evolucionar el tráfico a futuro, y lo ha hecho alineando estas variables que ustedes ven ahí, a través de un modelo, sobre todo, donde hay un factor corrector de distintas cosas y dónde está la evolución del producto interior bruto de Navarra.

Fruto de este modelo de proyección de evolución del tráfico, en la siguiente diapositiva –si quieren que me pare en algún sitio, me dicen; yo prefiero ir rápido–, ven como lo que Deloitte ha estimado es, desde el año 2018 hasta 2030, una evolución del PIB del 2,50 para 2018, que ya sabemos que ha sido más, del 2,30 para 2019, 2,20, hasta el 1,50 los últimos años. Eso genera un índice acumulado, y en función de esas evoluciones del PIB aplicando el modelo que ellos han desarrollado, lo que nos sitúan es los niveles de servicio que ellos estiman que va a haber en las carreteras más sensibles, en las autovías, en las carreteras de altas prestaciones, en las carreteras de interés general, en las vías desdobladas, en aquellos puntos en los que se intuye o se observa que el nivel de servicio ya puede estar más comprometido.

Ahí ven, en naranja, en algunas carreteras, unos niveles E a partir de algunos años. El nivel E es aquel nivel que, según la normativa existente, la normativa o los elementos o los documentos técnicos consensuados de análisis de niveles de servicio, ya se considera que no es asumible, es decir, donde la intensidad de tráfico es tan alta que genera dificultades para un normal desenvolvimiento del tráfico.

Ven como, según esta prognosis, va a haber cuatro tramos o cuatro lugares donde pueda haber los niveles de servicio comprometidos, por lo menos en algún momento del día. Ya ven que en el tramo San Jorge-Landaben, en la PA-30, Deloitte, según esta estimación, ya considera que puede estar comprometido el nivel de servicio desde el año 2019, y ya los siguientes, que entrarían en nivel E, serían a partir de 2026, habiendo bastantes tramos con nivel D, que es justamente el nivel anterior de servicio, que no es un mal nivel, pero es verdad que es un nivel de tráfico intenso, no comprometido.

En la siguiente diapositiva lo que vemos es el volumen de inversión que ha habido en conservación de carreteras en millones de euros en estos últimos años. A la derecha del todo, en azul, ya les adelanto que los 64,6 millones de euros de necesidades de conservación es la cifra que Deloitte considera que sería necesaria para mantener en condiciones simplemente la red de carreteras, es decir, para conservar la red de carreteras existente.

Es evidente que, a primera vista, se observa el relevante *gap* que existe entre lo que estamos siendo capaces de destinar a conservación de carreteras en estos años y el dato que Deloitte nos pone encima de la mesa como necesidad de conservación todos los años. Creo que, si algo nos dice esta diapositiva, es que ahí hay un salto relevante.

Quiero decirles también que Deloitte ha analizado estas necesidades con una metodología, ha analizado la situación actual de la red haciendo una visita de campo a la red de carreteras, donde han comprobado el estado de diferentes tipos de vías. Han hecho una comparativa

también de inversión con otras comunidades autónomas, en concreto han mirado bastante el caso de Álava y del Gobierno Vasco; han definido unos criterios de intervención técnicos para las actuaciones que han considerado necesarias; y han definido unas necesidades de conservación, tanto en conservación ordinaria como en refuerzos de firme.

Lo que se ha considerado en conservación de carreteras –es la diapositiva siguiente– es el conjunto de actuaciones físicas sobre la infraestructura –creo que se entiende, pero quizás es bueno pararse a que todos entendamos qué es la conservación–, cuyo objetivo es preservar el patrimonio y adaptar la vía a las necesidades de demanda actual y futura. Son actuaciones de tres tipos: actuaciones de pequeña envergadura, orientadas a preservar el patrimonio, pero orientadas a la vialidad; actuaciones de rehabilitación, denominadas a veces «de reposición y mejora»; actuaciones de acondicionamiento, estas ya son más ambiciosas, que van orientadas a adaptar la vía a las necesidades de los usuarios.

Si pasamos a la página siguiente, lo que Deloitte nos plantea –que vendrá después, lo van a ver después–, es que, al margen de lo que sería la necesidad, esos 64,6 millones de necesidades anuales de conservación, lo que nos dice es que el estado de nuestra red aconseja hacer unas actuaciones de mejora de carácter urgente, que es esta diapositiva que ustedes ven aquí. En concreto, ellos han hecho una determinada estimación, con unos criterios técnicos –lo ven ahí–, unos determinados espesores de fresado y de reposición; unas determinadas secciones sobre las que actuar; unos determinados costes, euros por metro cuadrado, en función de los espesores, lógicamente; y unos determinados costes por kilómetro, tanto en autovías y autopistas por un lado, como en carreteras de la red de interés preferente, como en carreteras de la red de interés de la Comunidad Foral, como en la red local.

Fruto de estos criterios técnicos, fruto del análisis que han hecho sobre la red –lógicamente aquí han estado en contacto, como no puede ser de otra manera, con la Dirección General de Obras Públicas y con el Servicio de Conservación–, lo que estiman es que las necesidades de mejora con carácter urgente ascenderían aproximadamente a unos 81 millones de euros, 80,5 millones de euros de necesidades de mejora con carácter urgente. Insisto, esto no es conservación ordinaria de todos los años, es una actuación de mejora con carácter urgente, que ya lo ven ahí, distribuidos casi 14 millones en autopistas y autovías, casi 24 millones en la red de interés general, algo más de 23 en la red de interés de la Comunidad Foral, y casi 20 en la red local.

Lo que plantean es que podría ser razonable que estos 80-81 millones de actuación podrían hacerse en los próximos seis años, como propuesta que ponen encima de la mesa, como una actuación extraordinaria, a repartir en los próximos seis años. Además, entienden que habría que priorizar en función del deterioro de la red, es decir, estos 80 millones son puntos en los que la red está especialmente deteriorada, son puntos donde los firmes están especialmente deteriorados, y lo que dicen es que es necesario actuar en seis años, pero actuar priorizando aquellos puntos donde está peor, es decir, que lo que se haga el primer año sea lo que esté peor, etcétera, y se cumpla esto en seis años.

El siguiente sería lo que es la conservación anual, ordinaria. Ya ven ahí el detalle de los 64,6 millones. Los conceptos gordos serían 25,8 millones en conservación ordinaria –que los ven ahí desglosados–, son casi 7 millones en limpiezas y desbroces, otros casi 7 millones en firmes, que

esto son más bien bacheos y pequeños arreglos de sitios donde la cosa está muy deteriorada, obras de fábrica, muros y drenajes, establecimientos de taludes y cerramientos, etcétera.; casi 26 millones al año.

Hay un poquito más de 5 millones de lo que llamamos «vialidad invernal», es decir, mantener el dispositivo para atender las nieves, el sistema que tenemos de atender las carreteras todos los años con los quitanieves, etcétera, y hay 23 millones también todos los años de refuerzo de firme. Es decir, aparte de lo que son los 6 millones que están en los 25 primeros, que son bacheos y demás, es necesario tener 23 millones todos los años para reforzar firmes.

En la diapositiva siguiente ven justamente el detalle de estos 23 millones y pico de refuerzos de firme, sobre todo son necesidades de inversión derivadas de renovación de rodaduras por envejecimiento, siendo rodadura la capa de firme que está arriba del todo, la capa en la que se apoyan los coches. Ya ven que las necesidades de inversión derivadas del envejecimiento de las rodaduras son, sin ninguna duda, lo que explica una mayor parte de esta necesidad anual de conservación. Luego, hay otros conceptos, como la adherencia rueda-pavimento, o en algunos casos, algunas rehabilitaciones estructurales.

A partir de esta información, lo que nos dice Deloitte es que, en materia de conservación, ellos nos plantearían este tipo de cuadros, es decir, mantener los 64,6 millones todos los años y, además, un plan de acción al principio de esos seis años. Por cierto, aquí hay un error, ya ven que son siete años los que están en esta tabla, en 2026 también tiene dato; pongan una X en 2026, ese es un error, sería desde 2020 hasta 2025 en este cuadro; ellos han puesto siete años y son seis aquí. Con esto tendríamos un repaso rápido a necesidades de conservación y actuaciones urgentes en materia de firmes.

Hay otra cuestión en materia de necesidades, que es, si además de conservar todos los años y además de aquellas reposiciones urgentes de cómo está el firme, tenemos que hacer nuevas actuaciones en la red, es decir, si hay necesidades de nuevas actuaciones. Lo que hace Deloitte en la siguiente diapositiva es recordar la situación del Plan Director de Carreteras, que es cuál es el total, 1.125 millones de euros, cuánto es el volumen de lo que se ha ejecutado. Ven que lo que se ha ejecutado, y esto tiene consecuencias, lo he señalado al principio, es el cien por cien de lo que se pensó en peajes en la sombra, pero de lo que se pensó en presupuesto ordinario, solo el 9,83, etcétera.

Lo que sí hace Deloitte es, dejando aparte el Plan Director de Carreteras en la siguiente diapositiva, situar lo que ellos consideran necesidades más importantes. Como ven, esas necesidades más importantes ascienden a ese volumen de 264 millones, que serían la ampliación de la autovía de Navarra hasta La Muga con Soria, es decir, desde la salida de Audenasa debajo de la zona tarificada hasta La Muga con Soria. Ahí tendríamos casi 100 millones de euros de inversión. La N-121-A con la transformación del modelo, el modelo 2+1, ahí tienen los cinco tramos de los que hablaba ayer, con la consignación o la valoración presupuestaria que tenemos en este momento. Tenemos también el cierre norte de la ronda de Pamplona, con las actuaciones, sobre todo, entre el túnel de Ezcaba y Olaz; también las actuaciones en San Jorge Landaben y en la variante de Orcoyen enlace a Arazuri. Tenemos la conclusión de la variante de Tafalla y tenemos también, usando la valoración más económica,

la galería de evacuación de los túneles de Belate y Almandoz. Esta relación de obras más prioritarias sumaria 264,4 millones de euros.

Hasta aquí, por lo tanto, la primera parte del estudio, que es un repaso rápido a las necesidades de la red de carreteras, tanto en conservación todos los años, conservación anual, como en actuaciones urgentes de reposición de firmes, como en necesidades ya de mejora o de ampliación de nuestra red de carreteras.

El siguiente bloque es el bloque de las fuentes potenciales de financiación de la red viaria de Navarra. Lo que hace Deloitte es analizar todas las fórmulas. Ya les dije que, desde el Gobierno, no íbamos a poner ninguna limitación, lo que queríamos era que se analizaran todas las fórmulas que existen en el mundo para resolver esta cuestión, todas absolutamente, sin ninguna limitación. Deloitte ha estudiado fórmulas de generación de ingresos, tanto por acceso, como por distancia, como por tiempo, que son los tres elementos en los cuales, si uno analiza la literatura comparada y analiza las experiencias concretas que se están haciendo en el mundo, encuentra sistemas tanto de generación de ingresos por acceso, por distancia o por tiempo.

Ahí tienen, en la siguiente diapositiva, ventajas e inconvenientes generales. En el informe, lo que hacen es analizar de forma detallada cada una de estas experiencias que ustedes tienen ahí. Analizan desde la tarificación a vehículos pesados, usando la directiva euroviñeta; la posibilidad de los peajes blandos a vehículos ligeros; el pago por uso temporal, la viñeta; la afección de impuestos directamente relacionados; los nuevos impuestos; la captura de valor; sociedades públicas; la financiación privada mediante una concesión; el pago AFRON, cobro de un canon; aprovechamiento de activos; las *manage lanes*, por ejemplo en Estados Unidos en este caso, es un caso curioso; el prepago manual, en fin, de todas las distintas posibles fórmulas. Esto es lo que hacen en este bloque b del estudio de Deloitte.

Haciendo una breve referencia europea, déjenme decirles que, en lo que se refiere a la red de alta capacidad en Europa, lo que nos dice la experiencia comparada, y esto es un dato, no tiene mucho debate, es que en Europa –ahí ven los países– está muy extendida la tarificación de la red de alta capacidad, ahí tienen todos los países, y además, lo que es un dato poco debatible, es que, en la mayoría de los países, la red de alta capacidad está tarificada al cien por cien, es decir, no un 20 por ciento, un 30 por ciento, un 40, un 50, sino el cien por cien de la red de alta capacidad.

Ahí tienen todos los países, Finlandia, Alemania, Austria, Bélgica, Chequia, Croacia, y a la derecha, tenemos el caso de Italia y de Francia, que están en porcentajes cercanos al 80 por ciento; Irlanda, que está cercano al 40 por ciento; España, en este momento, que está en el 18 por ciento; y luego hay alguna excepción, como Chipre, Estonia, Islandia, Liechtenstein, Malta y Montenegro, que están en el 0 por ciento. Esta es, en este momento, la foto comparativa europea en lo que se refiere a la tarificación.

Como les decía, las fuentes potenciales de financiación analizadas, si las ordenamos por aquellas que le piden un esfuerzo al contribuyente, tendríamos nuevos impuestos, la afección de impuestos relacionados o la captura de valor. Si las agrupamos por aquellos que piden un esfuerzo al usuario, tendríamos la viñeta, que sería el pago por tiempo, el peaje, el pago por

distancia y, luego, algunas fórmulas más especiales, como puede ser el prepago manual o los *manage lanes*. Tendríamos modelos de gestión también, que pueden ser públicos o privados, sociedad pública, una concesión privada, un fondo de infraestructuras. Y tendríamos mecanismos que permiten generar un excedente para poder acometer una inversión inicial. En este caso, estarían el sistema de pago AFRON y el canon, o el pago AFRON-Canon, aprovechamiento de activos, la puesta a punto contra el PPD. El caso del AFRON, por ejemplo, sería aquel caso en el cual una Administración es titular de una carretera, es dueña de una carretera ya construida, y lo que quiere es que esa carretera se gestione a través de una concesión privada. Como la carretera ya está construida, la concesionaria no tiene que hacer una inversión físicamente en la carretera que ya está construida, pero lo que si hace es pagar a esa Administración, que le da el derecho de explotar esa infraestructura ya construida durante un plazo. Lo que le dice la Administración es: «Yo te doy el derecho de que explotes esta infraestructura, pero págame un dinero». Este canon, este pago AFRON es el dinero que tendría que pagar un inversor privado para poder gestionar un infraestructura actualmente de titularidad pública.

Lo que hace Deloitte en su informe es hacer un análisis jurídico y legal de las distintas fórmulas cotejándolas con la legislación vigente en la Comunidad Foral de Navarra, es decir, un análisis primero jurídico y legal, cuáles de esas posibilidades son legalmente posibles en Navarra y cuáles no, hace después un análisis técnico, y hace después un análisis financiero, analiza las tres patas.

El resumen del análisis técnico y jurídico lo tienen en la diapositiva siguiente. Desde la perspectiva de viabilidad jurídica, ya ven que hay varios rojos que se caerían; es decir, esas cuatro fórmulas no serían, desde un punto de vista legal, viables, o por lo menos, no serían viables en un corto plazo o de forma inmediata en Navarra, aunque se quisiera, no serían viables legalmente, jurídicamente.

Desde la perspectiva de la viabilidad técnica, se caerían otras dos, que son justamente el *manage lanes*, porque son fórmulas que están diseñadas para resolver problemas de congestión en grandísimas áreas metropolitanas, y evidentemente no es el caso de Navarra, no es una fórmula que tenga sentido en Navarra.

El prepago manual, pues la verdad, porque no existen precedentes. La idea del prepago manual aquí sería que alguien comprara el derecho a poder moverse por la red, comprar el derecho a hacer X kilómetros por la red, yo compro el derecho a usar 1.000 kilómetros de la red, y cuando se me acaben los 1.000, compro otros 1.000, y luego otros 1.000. De este método, que sería el prepago manual, no existen precedentes y, por eso, lo que Deloitte dice técnicamente es: «Vamos a desecharlo técnicamente».

Lo que hace también Deloitte es analizar las inversiones necesarias para poner en marcha algunas de las fórmulas que superan el corte jurídico y el corte técnico, es decir, cuánto costaría poner un sistema, por ejemplo, en este caso, de tarificación, cuánto costaría un sistema de pórticos, cuánto costaría un sistema de *video tolling*, cuánto costaría una tecnología satelital, porque ya saben que también, en algunos países, las tarificaciones no solo se controlan con barreras, se pueden controlar a través de GPS por satélite y no hay necesidad de que haya barreras; cuánto cuestan cada uno de estos sistemas. Ahí también hay un análisis,

y fruto de ese análisis, lo que Deloitte considera es que caen tres sistemas y se mantienen otros tres por las ventajas-fortalezas-debilidades, oportunidades-amenazas que ven a cada uno de ellos.

Hecho este análisis, lo que Deloitte nos analiza son varias propuestas teóricas, y luego, lo que hace es analizarlas numéricamente, y luego, al final, las pondera, las valora, y Deloitte llega a unas conclusiones. La primera posibilidad que Deloitte, en su estudio, pone encima de la mesa es la posibilidad de tarificar justamente aquellas partes de la red de alta capacidad, de alta prestación de Navarra que, hoy por hoy, son propiedad del Gobierno de Navarra y no tienen ningún tipo de tarificación, es decir la A-10, la A-15 y la N-121-A. Esta sería la primera posibilidad que Deloitte analiza en su estudio.

La segunda posibilidad que analiza es la posibilidad de implantar la viñeta en Navarra, es decir, no los peajes, no los mecanismos por distancia, sino por tiempo. Sería la segunda vía que analiza, y además, lo analiza distinguiendo la aplicación solo para vehículos pesados o para vehículos pesados y ligeros, tanto en el caso uno como en el caso dos.

La tercera área, o el tercer bloque, que analiza Deloitte es la posibilidad de tarificar no solo la A-10, la A-15 y la N-121-A, sino también la A-12 y la A-21, es decir, las dos autovías en peaje a la sombra también, meterlas en el cóctel, con las implicaciones que eso tiene, de las que luego hablaremos.

La cuarta área que plantea Deloitte es qué podemos hacer con la AP-15.

Y el quinto bloque que Deloitte pone encima de la mesa es qué hacemos con el resto de la red, porque hasta aquí, lo que hemos hablado es de la red de alta capacidad, pero un quinto bloque es qué podemos hacer o qué alternativas habría con el resto de la red.

Las consideraciones o los análisis que Deloitte plantea para hacer estos análisis a continuación también tienen muy en consideración ese principio de cohesión territorial que, por un lado, aquí Deloitte se ciñe mucho a la política comunitaria, a la política europea, lo que Europa entiende por cohesión territorial, y además, en el caso de Navarra, les decía que, en este estudio, el Gobierno sí que les ha trasladado la importancia de que, en sus planteamientos, tenga en consideración que algo que no podría ser asumible es un planteamiento que no tratara por igual a todas las comarcas de Navarra. Creo que este es un subprincipio de cohesión territorial importante.

Si pasamos a la siguiente y hablamos ya de lo que sería la tarificación por distancia, lo que Deloitte ha analizado son tres posibles tipos de tarificación: una tarificación blanda, una tarificación dura y una tarificación que llama en su estudio «de equilibrio territorial». La tarificación blanda sería blanda en la medida que sería una tarificación por debajo claramente, tanto para ligeros como para pesados, de la media española.

La tarificación dura sería una tarificación en la media de lo que estamos viendo en autopistas, etcétera, en el resto de la Administración. Además, curiosamente, lo que Deloitte está asumiendo es que la tarificación blanda seria a través de una sociedad pública y la tarificación dura a través de una concesión privada, cosa que no necesariamente tiene que ser así, pero Deloitte, en su estudio, lo está asumiendo así.

Luego, habría una tercera tarifa de equilibrio territorial, que es una tarifa que está a mitad de camino entre de la tarifa más blanda y la tarifa dura, y que se basa en un principio, que es aplicar al resto de la red de alta capacidad la tarifa media que actualmente están pagando los usuarios de ligeros en la AP-15, es decir, aplicar al resto de la red de alta capacidad la misma tarificación que se está aplicando en la AP-15.

Si vamos a la página siguiente, para situarnos –luego ya verán que está más detallado–, aplicando las distintas opciones para el tráfico ligero y pesado, que sería el cuadro de arriba, la viñeta se situaría en el entorno de los 46 millones de euros anuales de recaudación; la aplicación de la viñeta, que es sistema por tiempo, serían 46 millones de ingresos al año. Los peajes se moverían entre 84 y 236 millones de euros al año, es decir, una banda muy ancha en función de si aplicamos unos peajes blandos, unos de cohesión territorial o unos duros, pero aplicándolo a estas carreteras que están aquí, a la A-10, a la A-15, a la A-12, a la A-21 y a la N-121-A, aplicándolos a estos ejes. Además de esto, estaría la AP-15.

Luego, un ejercicio teórico absolutamente imposible que es, si aplicáramos la tarificación a toda la red, que es un absoluto disparate, pero es un puro ejercicio teórico, estaríamos hablando de un movimiento entre 225 y 787 millones de euros al año. Lo digo para que vean las magnitudes o los ámbitos. Si esto mismo lo hiciéramos solo con los vehículos pesados –sería el cuadro de abajo–, 27 millones de euros al año la viñeta; entre 35 y 54, los peajes en esas cinco carreteras; y los peajes en toda la red, que insisto, es un supuesto puramente teórico disparatado, serían estas cantidades.

Lo que hace en la siguiente diapositiva Deloitte es valorar la viñeta, que es el sistema de tarificación por tiempo, no por distancia. ¿Qué nos dice? Que hay aspectos que limitan su uso. En primer lugar, la Unión Europea está trabajando por la eliminación de la viñeta. De hecho, según la propuesta de actualización de la famosa directiva que regula todas estas cuestiones, Europa está considerando que la viñeta es un criterio, o es un sistema, no tan bueno como el de los peajes, es más discriminatorio y, por lo tanto, está abogando por su desaparición. De hecho, en ese borrador, está planteando su desaparición en aquellos países donde hay viñetas para el 1 de enero de 2023, en el caso de los pesados, y para el 31 diciembre de 2025 para los ligeros. Entonces, hay una primera incertidumbre clara en relación con la viñeta.

En segundo lugar, hay limitaciones territoriales. Lo que decimos, la viñeta puede ser un sistema de cobro eficiente si aplica a todo un Estado, pero de repente, una sola región, meterse en este lío… No hay ninguna experiencia de ninguna región en ningún estado que ponga un sistema de viñeta, parece una locura. Además, en el caso de Navarra, al ser una Comunidad con tanto tránsito de un sitio a otro, parece complicado. Además, lo dice Deloitte, y en este punto coincido, que si se planteara un sistema de viñetas, seguramente las concesiones que actualmente hay en Navarra propondrían algún tipo de reclamación, que no sé si ganarían o no, pero podría haber algún tipo de reclamación.

Por otra parte, es evidente, y la legislación europea lo establece meridianamente, que la viñeta no puede discriminar al tráfico de paso y, por lo tanto, la recaudación resultante sería muy limitada, y además, podría sucedernos que si nosotros ponemos viñeta, tráficos que hoy pasan por Navarra optarían por pasar por otras comunidades autónomas, y no sé si esto nos interesa tampoco. Desde luego, sería un agravio comparativo para los transportistas locales,

claramente, frente a los transportistas de otras regiones. Con lo cual, la valoración de Deloitte es que el sistema de viñeta parece complejo.

La siguiente cuestión que analiza Deloitte es qué hacemos con los peajes en la sombra de la autovía del Camino y la autovía del Pirineo, porque una de las propuestas que Deloitte pone encima de la mesa es la posibilidad de tarificar también la autovía del Camino y la autovía del Pirineo. En esta diapositiva se recuerdan las características de las dos concesiones. En el caso de la A-12, como quedan once años de plazo de concesión; esto es lo que nos dice Deloitte. Analiza también las características de la tarifa en sombra que paga la Administración –se lo recuerdo–, la tarifa que paga tanto para ligeros como para pesados. En el caso de la A-21, como quedan veinte años, en una once años y en otra veinte años, y también las características del peaje en la sombra, que hoy por hoy paga la Administración, tanto en el caso de ligeros como en el caso de pesados.

Básicamente, lo que Deloitte nos dice es que hay dos caminos. Si, en un momento dado, en Navarra quisiéramos poder aplicar un sistema de tarificación, pero no a la sombra, sino de peajes en esas dos carreteras, hay dos sistemas: o rescatamos las dos concesiones o alcanzamos un acuerdo con los concesionarios. De sentido común: o rescatamos las concesiones o alcanzamos un acuerdo con los concesionarios.

En el caso del rescate, esta diapositiva plantea justamente es esto, el ejercicio del rescate. Lo que hace Deloitte es un ejercicio teórico en el que nos dice cuánto costaría, aplicando el pliego, el contrato, rescatar en este momento los dos peajes en la sombra, y ahí vemos cómo la resolución de la A-21, autovía del Pirineo, Deloitte estima que podría rondar los 192 millones de euros y estima que el rescate de la autovía del Camino podría rondar los 320 millones de euros, es decir, en total 510 millones de euros si quisiéramos rescatar los dos peajes en la sombra. Lo que sí nos dice Deloitte aquí es que si el Gobierno decidiera rescatar, podría tener una conflictividad jurídica, o no. Dice el señor Zarraluqui, con buen criterio, que la tendría seguro. Pero es una vía que existe, y ahí está.

La otra vía, que no está aquí pero luego la verán, es la de alcanzar el acuerdo con el concesionario, es decir, que el concesionario actual de las vías que están en peaje en sombra acepte seguir cobrando lo mismo y le deje al Gobierno poner un sistema de tarificación. Este sería el otro planteamiento, alcanzar un acuerdo.

En el caso de la AP-15, lo que Deloitte dice es que podrían hacerse tres cosas. Una primera que dice es la retirada progresiva de la subvención que actualmente existe. Una segunda cosa que Deloitte dice que se podría hacer es prolongar la AP-15 haciendo nuevas obras con dos necesidades. Una necesidad chiquitita, que es que en la ronda de Pamplona, en la zona sur, actualmente hay tramos que son de tráfico de agitación a determinadas horas del día y que puede tener un problema de tráfico, y la previsión de tráfico apunta que puede haber un problema de servicio de ese tramo de la ronda de Pamplona durante X horas del día. Entonces, hacer una cierta ampliación ahí, no sé si con un carril, o con lo que sea. Esta podría ser una primera actuación.

La otra actuación es que la continuación de la AP-15, desde el final actual en Castejón hasta La Muga con Soria, es decir, autovía de Madrid, se le pudiera encargar a la concesionaria; que la

concesionaria hiciera la obra de la autovía hasta La Muga –esta sería la obra gorda, la obra importante, lógicamente– y, a cambio de eso, prolongar el plazo de la concesión. Esta es una segunda posibilidad que Deloitte dice que se podría hacer.

Una tercera cuestión que plantea es que se pueda vender el 50 por ciento que, hoy por hoy, es propiedad de la Administración, y nos pone unas estimaciones de lo que podría ingresar el Gobierno de Navarra por vender eso.

Finalmente, en la siguiente diapositiva, lo que nos dice Deloitte es que para poder hacer esos 80 millones que yo les decía al principio de actuaciones urgentes en los firmes, y para poder hacer la conservación con esos 65 millones todos los años, frente a los 31-32 que estamos metiendo ahora, una cosa que nos dice Deloitte que se puede hacer es un nuevo peaje en la sombra –para que me entiendan– a una concesionaria en la cual se le dijera: «Usted, en estos seis años, haga estos 80 millones, conserve toda la red gratis, y yo, durante diecinueve años más, le pagó un peaje en la sombra». Esto es lo que dice Deloitte que se puede hacer para el resto de la red.

A partir de estas posibilidades, en las siguientes páginas… No sé cómo voy de tiempo. ¿Me paso ya diez minutos? Sigo. Es que me parece que la cosa requiere de explicación.

Lo que hace Deloitte en las siguientes páginas es analizar económicamente qué supone cada una de estas opciones. Si vamos a la siguiente diapositiva, en el caso de los llamados «peajes blandos» en la A-10, en la A-15 y en la N-121-A, lo ven ahí, si fuera para ligeros y pesados, una inversión inicial de 10 millones y una recaudación anual de casi 27 millones de euros. Esto mismo, si fuera solo para pesados, la misma inversión y 7,5 millones de recaudación anual.

La siguiente página sería un peaje duro, ya no un peaje blando. En el caso anterior era con empresa pública, y en este caso es con empresa privada, con lo cual, aplicamos ese modelo que yo les decía del AFRON, es decir, lo que le decimos a la privada es: «Oiga, yo le voy a dejar aplicar peajes en una carretera que es mía, me tiene que dar mucho dinero». Lo que dice Deloitte es que eso, si fuera para ligeros y pesados, le permitiría al Gobierno ingresar 573 millones al principio, y luego, cada año, ingresar, a través de IVA, impuesto de sociedades y demás, 33 millones de euros al año. Si fuera solo para pesados, el Gobierno de Navarra ingresaría 75 millones al principio, y 7,5 millones de impuestos. Este sería un peaje duro.

Si vamos a la alternativa de cohesión territorial, es decir, ni la blanda, ni la dura, peajes a mitad de camino, y también dando este mecanismo a una concesionaria privada en el caso de la A-10, la A-15 y la N-121-A, no así en la A-12 y en la A-21, porque ahí, lo que está defendiendo Deloitte es que llegaríamos a un acuerdo con los actuales concesionarios del Pirineo y del Camino, en este caso, lo que dice Deloitte es que eso le permitiría al Gobierno, por un lado –en la parte de debajo de la tabla–, ingresar 291 millones al principio y luego 18 millones de euros cada año, y en lo que se refiere a los dos concesionarios, de autovía del Camino y del Pirineo, tendríamos que seguir pagándoles cada año, en el caso de autovía del Camino, 54 millones, 24 millones a la autovía del Pirineo, pero cobraríamos a través del peaje 22 y 9 millones al año. No sé si me explico. Esto es lo que dicen los números.

Deloitte también analiza esa propuesta, que ellos consideran de interés, por lo menos para ser analizada, de ese peaje en la sombra para el resto de la red, y ven ahí lo que eso significaría en pagos todos los años para el Gobierno de Navarra a partir del séptimo año, no pagaríamos un duro los primeros seis años, pero lo que tendríamos que pagar a partir del séptimo, que sería mucho dinero, 124 millones.

A partir de aquí, después de tener todas las alternativas, haber visto cuáles legalmente se caen, cuáles técnicamente se caen, y haber visto los números económicos de cada una de ellas, lo que hace Deloitte es valorarlas, y para valorarlas aplica una metodología multicriterio. Lo que hace es definir trece criterios –los tienen en la página siguiente–, ingresos netos producidos, riesgo, etcétera. En la siguiente, definen una ponderación para cada uno de estos criterios –ya ven ahí la ponderación; no a todos los criterios les dan la misma importancia–. Y luego, lo que hacen es valorar cada una de las alternativas de acuerdo con esos criterios.

En esta página que ahora están viendo, lo que hacen es valorar la alternativa de tarificación de la A-10, la A-15, la A-12, la A-21 y la N-121-A, ven las puntuaciones que Deloitte da a cada uno de los factores, con el juego de colores. En la siguiente, las alternativas de la AP-15. En la siguiente, las alternativas al resto de la red concesionada, también ponderando todo eso, etcétera, y ven las puntuaciones que salen para cada una de ellas.

Fruto de todo eso, lo que concluye el informe de Deloitte, o lo que Deloitte nos dice en este informe, lo que ellos proponen es el desarrollo de las tres alternativas siguientes; eso es lo que le propondrían al Gobierno de Navarra, es lo que le ponen encima de la mesa, que es lo que yo hago hoy aquí, informales y ponérselo en su mesa. Son estas tres opciones. La primera, la implantación de peajes para vehículos ligeros y pesados en la A-10, la A-15, la N-121-A, la A-12 y la A-21, según la tarifa de equilibrio territorial, es decir, no el peaje duro ni el blando, sino la de equilibrio territorial. Esto es lo que dice Deloitte, insisto.

Lo que Deloitte afirma, en relación con la AP-15, es que ellos harían las tres cosas también, es decir, harían las nuevas obras, reducirían subvenciones y venderían el 50 por ciento de lo que el Gobierno tiene en la concesionaria. Y lo que también dicen es que ellos podrían ese nuevo peaje en la sobra para el resto de la red. Este es el estudio de Deloitte y estas son las conclusiones.

Luego, en el PowerPoint, hay unos anexos, que también tienen ustedes ahí, que son de dónde calculan determinadas cuestiones, sobre todo son criterios técnicos más para el primer bloque, es decir, para el bloque de actuaciones necesarias en la red, el refuerzo de firmes, la rodadura por envejecimiento, todas estas cosas.

Hipótesis empleadas también después en la IMD, tarifas, kilómetros, plazos, etcétera. Las hipótesis utilizadas. Las hipótesis empleadas también en lo que son los kilómetros de la red, los 3.821 kilómetros de la red.

Después de esto, termino ya con unas consideraciones. Hasta aquí, insisto, como he dicho al principio, lo que les he presentado es el estudio de Deloitte, no es la posición del Gobierno. Creo que tiene la virtualidad, por primera vez, de entrar en algo en lo que no se ha entrado, como decía, que es debatir de verdad cuáles son las posibles fórmulas para afrontar lo que

todos estamos de acuerdo, que son las necesidades que tiene nuestra red. Analiza fórmulas y las pone encima de la mesa, pero a partir de aquí, lo que quiero hacer son solo dos consideraciones, porque creo que el objetivo fundamental de este documento es que sirva para el debate político de los grupos parlamentarios, pero quiero hacer por lo menos dos consideraciones.

En primer lugar, no voy a decir nada sobre la conclusión número 1. Es la conclusión de Deloitte. No voy a decir nada sobre la conclusión número 1.

Sobre la conclusión número 2, sí voy a decir que, desde luego, no compartimos en absoluto el planteamiento de Deloitte de reducir hasta eliminar los descuentos de la AP-15. Eso no lo compartimos en absoluto. Lo digo desde ya, porque eso sí que va contra algo que el Gobierno le ha insistido a Deloitte desde el minuto uno, que es el principio de equilibrio territorial. No puede haber comarcas con peor tratamiento que otras comarcas. Esto no puede ser. Además, decimos que no tiene ningún sentido hacerlo, no tiene ningún sentido abogar por la reducción de descuentos en ese eje cuando antes, en la primera alternativa, está diciendo que apliquemos una alternativa de cohesión territorial, es decir, igual para todo el territorio. Lo que digo es que, ahí, desde mi punto de vista, Deloitte incurre en una contradicción. No se puede defender la 1 y la 2 a la vez. No sé si me explico.

Desde luego, les quiero decir que el Gobierno no comparte en absoluto la conclusión número 3, o sea, lo de hacer un nuevo peaje en la sombra para el resto a la red, les quiero decir que el Gobierno no lo comparte en absoluto, porque es evidente que, en un peaje en la sombra, lo estamos viendo en la autovía del Camino y la autovía del Pirineo, quien paga es el Gobierno, lo estamos viendo de sobra, y evidentemente, todos sabemos lo caros que nos están saliendo los peajes en la sombra de la autovía del Camino y de la autovía del Pirineo. En este caso, además, solo cogiendo los datos que nos pone Deloitte en su estudio, lo que nos está recomendando es no gastar un duro los primeros seis años, y luego pagar 124 millones de euros durante diecinueve años, y nos está diciendo que eso es mejor que pagar 80 millones durante seis años para hacer esas actuaciones necesarias, y pagar 55 millones durante veinticinco años. Evidentemente, eso no cabe en cabeza de nadie.

Estas son las consideraciones que yo, en este momento, como Gobierno hago sobre el informe. Del resto, no es el informe de Gobierno, insisto, es el informe de Deloitte, y creo que tiene la virtualidad de poner un documento encima de la mesa que contribuya al debate parlamentario, porque, al final, termino como empecé, lo primero que he dicho es que conservar la red de carreteras adecuadamente es algo fundamental para el desarrollo económico, pero también para la cohesión social y territorial. Eso es fundamental y ese reto o esa patata, lo tenemos aquí, entre todos. Nada más por mi parte.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Ayerdi.

Ahora sí, comenzamos por el grupo proponente –discúlpeme por la equivocación anterior, señor Garmendia–, el grupo parlamentario socialista, tiene la palabra. Cuando quiera.

SR. GARMENDIA PÉREZ: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señor Ayerdi, por las explicaciones de hoy.

¡Menudo desastre, señor Ayerdi! ¡Menudo desastre la gestión de carreteras durante cuatro años! Viene usted al final, ya con la campana, a presentarnos este informe, que es de Deloitte, es verdad, y este informe es un absoluto desastre, ahora vamos a ver el porqué.

Es verdad que su gestión está llena de suspensos, pero tiene dos muy deficientes, que se están tratando hoy en este Parlamento: uno es el de carreteras, muy deficiente en carreteras, como se está viendo y constatando hoy, y muy deficiente, desde luego, en su gestión de Davalor, que vamos a ver precisamente ahora mismo, porque usted solo ha aprobado en aeronáutica, solo ha aprobado en la línea Lufthansa a Frankfurt. Deja el listón muy bajo para el siguiente que llegue, que con hablar con British Airways y poner una línea a Londres, ya le empata, que lo sepa. Esto es lo que usted ha hecho durante esta legislatura.

Pero vayamos al informe. Creo que cuando se pide un informe a una empresa, en ese caso a una consultora como Deloitte, hay que dar unas pautas, y las pautas que se han dado, en nuestra opinión, son en base equivocadas, porque se ve en las conclusiones, en las conclusiones se ve que, en las pautas que les han dado, partimos de unas premisas equivocadas. De hecho, usted se pone la venda antes de la herida, porque nada más empezar su intervención, ha dicho que no sido posible aumentar la partida de conservación de carreteras más que en lo raquítico en que se ha aumentado. Eso es un drama, porque hay que apostar, y usted está allí para tomar decisiones, y hay que apostar por algo, y en ese caso, el Gobierno está para asumir que las carreteras de Navarra tienen una peligrosidad creciente, un deterioro exponencialmente creciente, y no puede poner como excusa simplemente los peajes en la sombra. Eso ya lo sabía cuando llegó a ese puesto. Habría que haber trabajado desde el principio.

Creo que este informe nos ha llegado para saber cuáles son las conclusiones de Deloitte, efectivamente, pero no sabemos cuáles son las suyas. Lo que sí vemos en el informe, y estamos de acuerdo, es que son unas cifras muy preocupantes, y son los puntos, por ejemplo, en tráfico que estarán comprometidos a partir de 2027, las famosas E y las famosas D; está creciendo mucho. Una cifra que también da Deloitte, con la que nosotros no estamos de acuerdo, que dice que se está invirtiendo menos del 50 por ciento de los 64,6 millones que habla en conservación. Es verdad que se está invirtiendo menos del 50 por ciento, pero es que hay otras cifras que hablan de que se está invirtiendo mucho menos de la mitad.

Entonces, creemos que hay que hacer actuaciones urgentes, porque incluso Deloitte dice que de mantenimiento, 64,6, pero es que, de mejora, al año, 13,5, que es esa división entre seis de la cantidad lo que nos dice que habría que invertir en carreteras al año 78 millones de euros durante seis años. Nosotros vemos muy preocupante que, dentro de estos datos, por ejemplo, 23,4 millones de euros anuales, se hable de firmes, de reparar firmes. A nosotros se nos han encendido todas las alarmas. Solo en firmes, 23,4 millones. Es absolutamente lamentable, pero es que hay 8,3 millones anuales en señalizaciones, es decir, que la señalización está mal en Navarra. Eso es un poco profundizando con los datos calentitos, porque todavía no hemos profundizado mucho.

Lo que nos preguntamos es: ¿Dónde estamos conduciendo los navarros y las navarras? ¿Sobre qué tipo de carreteras estamos conduciendo si tenemos ese déficit en firmes y ese déficit en señalización? No lo entendemos.

Luego, cuando habla de que no se ha cometido más que el 28,7 por ciento del plan de carreteras, eso es lo que nos trae en su legislatura.

Cuando Deloitte se aventura a decir dónde hay que acometer reformas, tampoco estamos de acuerdo. Cuando habla de estos 264 millones de euros que hay que poner en la ronda de Pamplona, Pamplona, la comarca, etcétera, no estamos de acuerdo. Creo que es urgente que el Gobierno de Navarra –y lo llevamos reivindicando muchísimo tiempo– haga un listado de necesidades por prioridades, no la ronda de Pamplona, la cabecera de tal… Hay un montón de pueblos, usted lo sabe, en los que lo que está pasando que son auténticos dramas. Por ejemplo, Azagra, cuando cruzan todos los camiones, que parten y dividen a su población; como San Adrián, y sus rotondas de entrada; como Cárcar. En fin, yo se lo he dicho ya muchas veces: necesitamos ese listado con todas las prioridades para, a partir de allí, poderlo acometer.

En cuanto a las fuentes de financiación, efectivamente, hay que abrir el debate, pero cuando le decía que no se han dado las pautas realmente como se deberían dar a una empresa como Deloitte, es porque echamos muchísimo en falta algunos detalles, como el fomento del trasporte de limpio, el fomento del trasporte público, la implantación de los coches eléctricos, lo que supondría un tren de altas prestaciones… Sí, echamos mucho de menos, pero eso lo tiene que decir usted. ¡No haga aspavientos, señor Ayerdi! Es usted el que le tenía que haber dicho a Deloitte que metiese todos esos ingredientes en su coctelera, y no lo ha hecho. Es que usted es Gobierno. Es que usted va a invertir ahora en carreteras para mejorar los accesos para un centro comercial en Cordobilla. Es que usted invierte en carreteras donde le dicen, pero no realmente donde están las necesidades. Es que usted es Gobierno y es usted el que tiene que poner las ascuas cerca de la sardina.

Nosotros creemos que la Administración debe abordar esta financiación y que no necesariamente tiene que ser a través de nuevos impuestos, no. Entendemos que la Administración tiene que buscar ideas imaginativas. Insisto, usted no ha hecho nada durante estos cuatro años.

Si todas las soluciones que Deloitte nos plantea, la 1, la 2 y la 3, pasan por tarificaciones, viñetas, etcétera, nosotros no estamos de acuerdo, en ninguna de las tres. Y también estamos en contra, como dicen, de la privatización total de la AP-15, cuando lo que queremos es todo lo contrario. Está hablando de vender la participación del Gobierno. Es muy interesante cómo se ha llevado a cabo el informe, e insistimos, que la responsabilidad de este informe es del Gobierno. ¿Lo ha hecho Deloitte? Sí. Pero nosotros nos leímos con mucha paciencia el pliego, y en el pliego venía que había reuniones mensuales, se habla de reunión mensual en el punto 8 de la licitación. ¡Algo les dirían! Y que nos traigan esto, que nos traigan solo esto, que todo habla de peajes en la sombra –que nos ha dejado ojipláticos–, privatizaciones, viñetas y más peajes. Desde luego, nosotros no estamos de acuerdo ni con la 1, ni la 2, ni la 3, y si hubiesen traído una cuarta, me temo que tampoco.

Por lo tanto, pedimos soluciones imaginativas, que usted debería haber puesto en estos cuatro años, pero que no ha puesto, enfocado en la transición ecológica, que ni la menciona. Es más, en los criterios, cuando hablan de los porcentajes por los criterios y la toma de decisiones, pero ¿qué criterios son estos? Aquí ustedes tendrían que haber influido, porque habla de mejoras ambientales, el 6,1; actuación a la climatología, el 3,0; balanza comercial, 7,6; ahorro

en coste de la operación de vehículos, 6,1, es decir, deja la transición ecológica residual y, desde luego, este grupo parlamentario, por ahí no podemos pasar.

Ustedes tenían que haber dado las pautas, como le digo, tenían que haber hablado de vehículos de alta ocupación; eso ya se está llevando en algunas provincias, como Madrid y Barcelona, los famosos VAO, vehículos de alta ocupación; eléctricos; trasporte de mercancías ecológicas; economía colaborativa, que ni se menciona. Lo único que se menciona son trece criterios, que nosotros, desde luego, no compartimos.

Señor Ayerdi, usted ha traído aquí un informe de Deloitte, que dice que no es suyo; no es suyo, pero algo podría haber influido en esas reuniones. A nosotros nos parece un informe que no trae nada positivo, y que lo único que podemos sacar son los datos, los datos del drama en el que se están convirtiendo las carreteras, pero en cuanto a la solución, son unas soluciones que lo único que hacen es gravar en impuestos al ciudadano, que lo único que hacen es pasar olímpicamente de la transición ecológica y, allí, este grupo parlamentario no va a estar.

Por tanto, señor Ayerdi, suspenso, una vez más, en carreteras. Es una de sus grandes asignaturas pendientes. Ahí lo deja, y se lo deja al siguiente, en la última sesión de Desarrollo Económico trae esto, cuando ha tenido cuatro años. Nos parece que le deja una patata muy caliente al siguiente, lo que nos parece una posición que dice muy poco de su gestión durante estos cuatro años. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Garmendia. Continuamos con Unión del Pueblo Navarro. Señor Zarraluqui, cuando quiera.

SR. ZARRALUQUI ORTIGOSA: Buenos días de nuevo.

Yo empezaré señalando que creo que coincido con el Consejero, en el sentido de que era necesario hacer este trabajo, porque la deriva que llevamos, y probablemente es una deriva que cualquier Administración que tenga competencias en carreteras lo va notando, es que las prioridades en los presupuestos van cambiando a lo largo de los años, y todos hemos visto como que el gasto social se incrementa y, sin embargo, esos presupuestos tienden a ser, más o menos, contenidos. Eso, lo que está generando es que haya menos recursos disponibles para ciertas inversiones y, sobre todo, para inversiones en red de carreteras.

De ahí que entiendo que, efectivamente, hay que plantearse cosas que, además, tienen su reflejo en otros países, y vemos que se están aplicando otros sistemas que aquí todavía no han llegado; la famosa euroviñeta. Hace tiempo que se habla de la euroviñeta, y todos sabemos que en España ha habido una resistencia importante a aplicarla.

Dicho esto, creo que hay un aspecto muy positivo del estudio, que es, primero, el dimensionamiento de las necesidades que se hace en el capítulo a. Me parece que hemos avanzado, y hemos avanzado bastante, porque hasta ahora, siempre, en esta materia, funcionábamos un poco con estimaciones, con un cierto fundamento, pero se supone que aquí se analiza mejor y, por lo tanto, ya tenemos unos escenarios de lo que hay que gastar, más o menos, en conservación para tener todos la conciencia de que hay unas necesidades que hay que cubrir, y que hay que cubrirlas de alguna manera.

Donde empezamos a entrar en el tema complicado es en cuáles son esas alternativas, el punto b y su valoración. Si todos somos sinceros y admitimos algo que parece obvio, que es que, de los Presupuestos Generales de Navarra, es difícil extraer o prever las cantidades que se están planteando aquí, y como el dinero no crece en los árboles, desafortunadamente, la única alternativa que cabe… Cuando se habla de alternativas imaginativas, no sé a qué se refieren, pero todo pasa por el cobro por uso, o lo que es peor, que sea el cobro indiscriminado, pasar a todo el mundo una cantidad, que en el fondo, es lo que ocurre en el presupuesto. Si dedicamos 100 millones de los presupuestos a pagar carreteras, estamos haciendo pagar a muchos ciudadanos que no tiene coche por un elemento que no utilizan directamente, pero sí indirectamente en la medida que el transporte general de mercancías también va por carreteras, pero hay esta reflexión que planteo aquí porque creo que, sin prejuzgar nada de lo que hay, es lo que nos encontramos.

Luego está ese análisis, del que se puede discrepar, y sobre el que si el Gobierno no se quiere pronunciar, nosotros no seremos quienes nos pronunciemos; si Roma no dice, nada, quiénes somos los demás, que todavía no lo hemos estudiado, para señalar nada, pero que esto supone un avance en relación con lo que teníamos, es indudable. Luego está la crítica política, etcétera, pero esto es un avance indudable que nos permite hacer una reflexión, todos lo que estamos aquí y los que van a estar en el próximo Parlamento, para que esto deje de ser algo a lo que no prestamos atención porque, como a muchos otros problemas, preferimos no prestarle atención y ya vendrán otros que lo resolverán, que esto suele ocurrir, y está ocurriendo con muchas materias, y que los que vengan a posteriori agarren este toro por los cuernos, e intenten poner las bases para que no se siga produciendo un deterioro y un no acometer la resolución del problema a futuro, y veamos cómo esto lleva un proceso en el cual los firmes son una pena, dan pena verlos, las señales, se hace lo que se puede, las barreras, mira tú… En fin, muchas cosas. En ese sentido, me parece positivo.

Hay un elemento que hay que plantearse, que no está expresado de esta manera, y creo que sería bueno hacerlo, porque creo que da una imagen de lo que implican estas soluciones, que es, por ejemplo, decir qué pagaría un ciudadano que vive en Estella por venir a Pamplona y volver a su casa en ese peaje. Eso no se ha hecho aquí. Yo he hecho el cálculo y lo voy a decir. Y qué pagaría una señora que vive en Elizondo y que viene a Pamplona y vuelve. Según el peaje blando, en la tarifa que se plantea aquí en el peaje blando, estaríamos hablando que el ciudadano de Estella pagaría 2,95 euros por cada viaje, a 6,55 céntimos el kilómetro, por 45 kilómetros, sale 2,9. La ciudadana de Elizondo pagaría un poco más, porque son 5 kilómetros más; échenle 3 euros, o tres con algo.

Esa es la reflexión que hay que hacer, si estamos dispuestos a dar ese paso, en bien de todos, que tiene un coste, que dicho así, hay que valorarlo, pero, indudablemente, algo hay que hacer; lo que no se puede hacer es mirar para otro lado, eso seguro.

Creo que aquí está el debate que hay que plantearse. Entiendo que hay dos puntos que deberían abordarse, que me parece que están aquí, pero que tienen su enjundia. Uno es el tema de las autovías que ahora están en régimen de peaje en la sombra. Efectivamente, cabe una negociación, ya lo he dicho antes fuera de micrófono, que entiendo que si hay un daño real a lo que son unas tendencias o unas previsiones, haya una fórmula de negociar. Si ahora

tienes ocho mil vehículos en no sé qué tramo y vas a pasar a tener siete mil, o tú me demuestras que este año he tenido siete mil por efecto del peaje, entiendo que haya una reclamación que, por vía jurídica, seguramente ganaría. Eso es un dato, sin más, pero comprendo que esa negociación seguramente habría que tenerla.

La segunda cuestión es la extensión de la AP-15 hacia la frontera con Soria. Nosotros estamos en la concesionaria. Si vamos a participar como Gobierno, no sé si a través de financiación o poniendo capital, algo nos costaría de esos millones que cuesta esa extensión, y que hay que hacerla, indudablemente, sobre todo cuando ya parece que está llegando a nuestras puertas. Creo que esa es también una cuestión que hay que plantearse.

Poco más. Le pediría al Consejero si nos puede entregar este documento en formato digital, sobre todo por el color, porque aquí los colores no se ven nada bien, y a futuro, cuando se tenga el documento completo, lo pediremos para poder analizarlo a fondo, porque entiendo que tiene su interés. Nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Zarraluqui. Continuamos con el Grupo Parlamentario de Geroa Bai. Señor Eraso, cuando quiera.

SR. ERASO SALAZAR: Gracias, señor Presidente. Gracias, señor Ayerdi, por esta larga explicación, larga y complicada, muy complicada.

Ha quedado claro que es, nos han dicho, una patata caliente, el señor Zarraluqui, un toro que hay que coger por los cuernos, y yo creo que, al final, este estudio, lo que hace es abrir un debate, poner un debate encima de la mesa, un debate que hay que asumir, nos guste o no, porque es un tema que requiere una solución.

El señor Garmendia ha comentado que este estudio le ha parecido muy poco y muy escaso, y prácticamente ha hablado de un estudio que tenía que ser de coste según movilidad, porque ha hablado del tren y ha hablado de determinadas cosas. Lo que está claro es que esto es un problema que tenemos en este momento, un problema que está valorado y un problema que hay que acometer. Lo de la movilidad, y el tren, y eso, entiendo que tendrá su momento y un camino diferente.

Lo que ha quedado claro es que aquí tenemos unas necesidades anuales de más de 64 millones de euros y unas urgentes de 81 millones en seis años. En total, tenemos que conseguir 78 millones al año para cubrir esas necesidades, amén luego de lo de la obra nueva, esos doscientos millones y pico, que ahí sí que puedo coincidir con el señor Garmendia que seguramente faltan otras partes, otra redes viarias de Navarra que también están necesitadas de esa urgencia, no solo las que se reflejan en este estudio.

Dicho eso, las necesidades que hay que cubrir de manera urgente en este periodo de seis años las conocemos. Deloitte propone una soluciones, que eso es lo que tendremos que debatir entre todas las personas que queden aquí y que conformen el Parlamento en la nueva legislatura, y se tendrá que intentar llegar al máximo acuerdo posible para evitar después problemas muy continuos sobre una opción o sobre otra.

No tenemos mucho más que decir. Nos gustaría también tenerlo con más detalle y tener un poco de tiempo para estudiar las posibilidades que Deloitte plantea en este estudio, y a lo mejor, en un debate entre grupos podrían salir otras opciones, que serían también dignas de estudio, y que podrían acometerse. Tenemos el problema de los peajes en la sombra, pues prácticamente, las necesidades ordinarias estarían cubiertas con ese dinero que estamos pagando, pero eso es lo que hay, y entonces, tenemos que ser capaces de buscar una solución, y cuanto más consensuada, como digo, mejor, porque tenemos una necesidad y si no se empieza a atajar, día a día, va a ir empeorando. Eso es un tema evidente. Si ahora hay 64 millones de necesidades ordinarias, si no se actúa, el año que viene serán 70. Esto es un problema que va, no en progresión aritmética, sino que puede ir en progresión geométrica.

A ver si somos capaces entre todos de buscar una solución que sea la menos gravosa, en todo caso, para la ciudadanía y que mire también por lo que ha incidido usted, el tema de la cohesión territorial. Por nuestra parte, agradecemos el informe, y tiempo para estudiarlo con más detenimiento. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, muchas gracias, señor Eraso. Continuamos con el Grupo Parlamentario de Euskal Herria Bildu Nafarroa. Señor Ramírez, cuando quiera.

SR. RAMÍREZ ERRO: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Vicepresidente del Gobierno de Navarra, y su Jefe de Gabinete, muchas gracias por su presencia y por la información que nos ha trasladado. No obstante, tenemos que manifestar que nos deja preocupados, porque entendemos que el objetivo, el fin, o las actuaciones que se han hecho con respecto a este estudio van enfocadas a justificar pura implantación de peajes, y nosotros, desde Euskal Herria Bildu, tenemos que decirlo con claridad: no estamos de acuerdo.

Se plantean tres opciones. Una es la implantación de peajes. La segunda es, por ejemplo, dejar de subvencionar la AP-15. La tercera, fórmulas de peaje en la sombra. Y se nos dice que con el segundo y con el tercero, el Gobierno no está de acuerdo. ¿Eso quiere decir que con el primero sí? Claro, si no está de acuerdo con la 2 y la 3, y lo quiere dejar claro, eso quiere decir que la fórmula de financiación por la que ustedes apuestan desde el Gobierno es la de la implantación de peajes. Pues bien, Euskal Herria Bildu no está de acuerdo. Queremos subrayar esta posición.

Nos preocupa sobre todo también que pudiera estar, en la intención de la definición de este estudio, el acotar el ámbito de lo posible a la financiación a través de peajes. Hay otras fórmulas. Está la fórmula fiscal, el impuesto de sociedades. ¿Se puede recaudar más con el impuesto de sociedades? Sí. ¿Se puede recaudar más haciendo aflorar la economía sumergida, ese 20 por ciento de movimientos en negro que existe en esta Comunidad? Sí. ¿Se puede conseguir financiación a través de una revisión de la relación con el Estado y los gastos que estamos acometiendo? Claro, ¡claro que se pueden buscar otras vías de financiación! Es decir, el ámbito de lo posible, de la política, no termina en aquellos puntos que plantea este informe, y entendemos que eso debe ponerse encima de la mesa, porque es aquello por lo que Euskal Herria Bildu está de acuerdo.

El Partido Socialista, efectivamente, se quejaba de la poca inversión, pero luego, paradójicamente, cada vez que se producían reformas fiscales al objeto de tener mayor

recaudación para acometer diferentes inversiones, se posicionaba en contra. Nosotros no, nosotros hemos apoyado, lógicamente, todas las reformas fiscales, y tenemos la sensación y la constatación de que es necesario –y ahí estará en la próxima legislatura– profundizar más en la misma a través de diferentes realidades fiscales. Es cierto que el equilibrio que se ha buscado en el cuatripartito ha dado lugar a una reforma fiscal, pero se podía haber recaudado más ejerciendo la labor redistributiva que tiene que tener la estructura fiscal. Esto es algo que tenemos que dejar claro, que este informe no comprende.

Hay posibilidades de innovación fiscal también en materia medioambiental, que tampoco se contemplan, y se está hablando, el señor Garmendia ha plantado algo en ese sentido, es decir, ¿tiene que pagar lo mismo el coche eléctrico, que no contamina, que aquel que contamina? Habrá que hablar de todas estas cosas. La variable medioambiental es la absolutamente ausente en este estudio. Por lo tanto, para nosotros no vale.

Para Euskal Herria Bildu, la red de carreteras es una infraestructura básica, fundamental, y como tal, tiene que financiarse y tienen que ser, a nuestro juicio, como principio general, gratuita para el ciudadano y la ciudadana, de la misma manera que tienen que ser los servicios públicos básicos, como son la educación, como son la sanidad, las infraestructuras básicas.

La financiación debe comentarse mediante un ejercicio redistributivo de la riqueza, que es una estructura fiscal que dote a las Administraciones Públicas de los recursos suficientes para poder acometer estas inversiones. ¿Estamos hablando de unas cifras, tal y como plantea este informe, absolutamente inadmisibles, inaccesibles para una Administración Pública como la navarra? No, en absoluto. Una estructura fiscal con una revisión también de la situación en la que se encuentra la deuda, la economía sumergida, la persecución del fraude fiscal, la revisión de los ingresos en materia de impuesto de sociedades. Vamos a ver si vamos equiparando también la imposición sobre el capital con las rentas del trabajo, etcétera, vamos a revisar nuestra relación con el Estado, esos 500 millones que anualmente tenemos que pagar por servicios que, quizá, no estemos de acuerdo en financiar. Vamos a hablar de todo eso. Dinero hay, es decir, no estamos hablando de que sean unas cifras inaccesibles para una revisión fiscal en profundidad. Sin embargo, esto ni se plantea, ni se ve, ni se le espera en este informe.

Nosotros entendemos que, siendo esta norma general, que debe financiarse a través de los Presupuestos Generales del Estado y de esa estructura fiscal, se pueden, de alguna forma, penalizar determinadas conductas que supongan un agravio medioambiental, y ahí está la directiva europea, «quien contamina, paga».

Pero hace falta y es necesario hacer algo que tampoco vemos en este estudio, que es un análisis de la movilidad. Para este grupo parlamentario no es lo mismo, y echa en falta en este tipo de estudios, la persona que tiene que coger el coche para ir a trabajar, o ir al médico, o ir a un centro educativo porque no existe un servicio público de calidad que le posibilite y haga caprichoso, entre comillas, ese uso de la red viaria; no son lo mismo unas situaciones que otras. No es lo mismo la utilización de la red de carreteras para quien va a obtener un beneficio económico por la actividad del uso de esa red de carreteras, que en otros usos de la red de carreteras. Por tanto, no es lo mismo. Generalizar los peajes no es lo mismo, ni es justo que tenga que pagar lo mismo quien tiene un gran patrimonio, que quien no lo tiene.

En este informe se acota al ámbito de lo posible a una serie de parámetros en los que no se discrimina ninguna de las cuestiones que, para nosotros, debe ser fundamental y debe estar en la base de toda reflexión política sobre las fórmulas de financiación de la red de carreteras.

Se dice: «Necesidades de inversión en la 121». Pues no está el kilómetro 49, que corresponde a Sunbilla. Entonces, nos preguntamos: ¿Quién ha decidido que eso no esté? ¿Deloitte? Es que no está. ¿Le corresponde hacer ese análisis a Deloitte? Pues nosotros tenemos nuestras dudas.

Señor Ayerdi, este es un documento que, efectivamente, puede utilizarse enlazar diferentes reflexiones, lo vamos a analizar en profundidad, pero si lo que alguien está pretendiendo con este documento y con este informe es justificar una inmediata, o a medio plazo, imposición de peajes generalizados en la red de carreteras de Navarra, que sepa que con Euskal Herria Bildu no va a contar, porque las fórmulas de financiación, a nuestro juicio, deben ser otras, y están al alcance de nuestras manos. Muchas gracias, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko zuri, Ramírez jauna. Continuamos con Podemos-Ahal Dugu-Orain Bai. Señor Couso, cuando quiera.

SR. COUSO CHAMARRO: Buenas tardes ya, a todas y a todos. No les doy las gracias por la información porque esperaba otra.

Es la primera vez que pienso que Guzmán Garmendia ha sido blando en sus críticas en esta Comisión. Más vale que a estos no les dejemos hacer el informe de la banca pública, porque, ¡la que nos hubiera caído con ese informe! De hecho, no sé qué nos ha costado este informe, pero me dan ganas de ir a la Plaza del Castillo, donde tienen la sede social, a pedirles que nos devuelvan la pasta.

Se ha dicho aquí: «El informe es muy bueno, porque tiene toda una parte donde analiza la situación del estado de las carreras en cuanto a firme, señalización, el tráfico, las previsiones…». Pero ¿qué pasa, que eso el departamento no lo tiene? ¿Los departamentos de un Gobierno no tienen por sí mismos estudiadas todas esas necesidades, la situación existente, las carreteras y el coste que va a tener recuperarlo? ¿No hemos estado hablando de los 150 millones de déficit? ¿Eso no lo tiene el departamento? ¿Tiene que venir Deloitte a decirnos cómo tenemos las carreteras que hay que arreglar? Toda esa primera parte de análisis que hace, se lo podían haber obviado.

El informe era para que dieran alternativas de financiación de la conservación de las carreteras. A estos privatizadores natos no se les ha ocurrido otra cosa que proponer más privatización de carreteras, más peajes e impuestos indirectos para pagar, y a alguno le ha parecido bien, porque ha dicho: «Esto, al final, habrá que pagar por uso». Luego ya se ha corregido, porque no le vamos a pagar por el mantenimiento de las carreteras a quien no usa coche. No hay nadie que no use coche. Hasta la abuela que lleva veinte años metida en una casa usará la ambulancia algún día para ir al hospital a morirse, por decir alguna cosa, o la usará todas las semanas o todos los meses cuando venga el camión a cargar el gasoil para la calefacción; esa señora está usando una carretera de forma indirecta. Lo ha dicho usted, e inmediatamente, a continuación, se ha corregido. El pan se lo traen en furgoneta también. Todo el mundo necesita una red de carreteras, sea conductor o no.

Nosotros tenemos muy claro que es un servicio tan esencial por esa causa, que, evidentemente, tiene que ser publicó, una red pública de carreteras, y como servicio público, se tendrá que sufragar a través de los Presupuestos Generales de Navarra. ¿Cómo? Como le han propuesto desde Bildu, con una mejora en la recaudación: impuesto de sociedades… ¿Quién tiene que pagar más? Si pagamos por uso, quizás el que más tiene que pagar es el blindado del banco, que es el que más deteriora la carretera, seguramente.

A nosotros nos parece que este informe no vale absolutamente para nada. Propone tres soluciones con las que no estamos en absoluto… Estamos aquí reclamando, tanto la oposición como parte del Gobierno, la gratuidad de la A-15, y ahora vamos a empezar a poner peajes por todas las carreteras, y nos hemos quejado de los peajes en la sombra y de los que nos están suponiendo, ¿y vienen estos listos aquí a proponer más peajes en la sombra? ¡Ostras! No sé, señor Ayerdi, cómo se ha atrevido usted a traer siquiera esto aquí, ni que han hecho…

Desde luego, esto no encaja en el concepto de servicio público, que es la red general de carreteras, que no es solo una red para la movilidad de ocio, sino que también es para la movilidad laboral, y tiene que estar en perfectas condiciones, y tiene que asegurar que los servicios llegan hasta la última persona que no tenga vehículo, y para eso es la red de carreteras, y por tanto, tiene que ser pública y financiada a través de los presupuestos.

Todo esto no nos vale para nada. Si lo que ha hecho este informe es evaluar la situación que teníamos, porque a lo mejor no podíamos, creo que este informe, quitando las conclusiones, bien lo podía haber hecho el propio departamento, y las conclusiones ahorrárnoslas, porque desde luego, no aportan absolutamente nada en la línea de la defensa de lo público, que es lo que hay que gestionar al final. Aquí estamos hablando de la gestión de un servicio público, las carreteras son un servicio público, y el que no tenga claro esto… Por tanto, a un servicio público, lo que no se le puede meter son impuestos indirectos, así de claro, de ningún tipo.

No sé qué nos ha costado este informe, pero yo, señor Ayerdi, el mandato que le daría desde aquí es que fuera usted a por el dinero a que se lo devolvieran, y que cuando se trate de volver a hacer un estudio sobre la gestión de cualquier servicio público, por favor, estos, que ni se arrimen, porque ya sabemos quiénes son y ya sabemos lo que hacen. Entonces, estos no cuentan ya para lo público, estos son privatizadores, estos son gente que quiere impuestos indirectos, no directos, y ya sabemos lo que van a decir: poner peajes, etcétera. Entonces, con estos, por favor, no. No sé cómo se licitó esto, pero, desde luego, ha ido a parar al sitio donde nos ha salido un informe más contrario a lo que se pretendía en objetivos y análisis que pensábamos nosotros que se iba a traer aquí.

Por tanto, un desastre, como ha dicho Guzmán Garmendia, y me fastidia tener que darle la razón, pero un desastre. Nada más. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Couso. Continuamos con la Agrupación de Parlamentarios y Parlamentarias Forales del Partido Popular de Navarra. Señor García, cuando quiera.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidente. Nosotros tampoco vamos a hacer una valoración muy intensa, en el sentido del informe, porque hay muchísima información que se

nos plantea y que, ya que el Gobierno no da una versión, una opinión, una conclusión sobre el propio informe, evidentemente los portavoces de los partidos tampoco tenemos el deber de hacer lo propio.

Cabe decir que, con respecto a las cuatro conclusiones, a las posibles alternativas de aplicación que se plantean, con respecto a la primera, lo hemos reiterado por activa y por pasiva, estamos en contra de cualquier tipo de (TOSE) peaje. Es más, hemos llevado diferentes iniciativas para que la AP-15 sea gratuita, y ahí compartimos el hecho de fomentar el equilibrio territorial, algo fundamental, la accesibilidad a diferentes servicios, la accesibilidad desde cualquier punto de nuestra Comunidad debe ser igual, independientemente del territorio en el que se viva en nuestra Comunidad dentro, como digo, de las diferentes zonas en las cuales vivimos. Insisto, es una aplicación que no vamos a apoyar en ningún caso y no creemos que se deba permitir por parte del Gobierno.

Con respecto a las otras alternativas, son alternativas muchas de las cuales implican poner en marcha una serie de impuestos directos e indirectos –digo impuestos, por no llamarlos peajes, en muchos de los casos–. Aquí, creemos que la alternativa ha sido la elaboración de dicho informe, exhaustivo y que contextualiza la situación real, que ya se conocía, o así, en diferentes ocasiones, el Consejero, con diferentes interpelaciones y diferentes interpretaciones, ya nos ha planteado cuál era la situación real de las carreteras en este Parlamento. Ahora hay un informe que también va en la línea de lo que planteaba ya con anterioridad el Consejero. Aquí, lo que se ha hecho, es perder cuatro años, porque este informe nos dice lo que, evidentemente, ya el consejero nos había dicho, y muchas de las alternativas que se plantean en el informe, podríamos tenerlas todos en la cabeza, y era cuestión de tomar una iniciativa o tomar medidas, que gusten o no, había que plantear muchas de ellas.

Con respecto a la alternativa número 3, estamos en contra de la eliminación progresiva de los descuentos de la AP-15. Siempre tratamos de favorecer, en cierta medida, de hecho, ahí está la cantidad aportada por parte del Gobierno central, en este caso con los presupuestos del Partido Popular, para subvencionar los viajes, los trayectos de ida y vuelta en nuestra Comunidad en la ruta de la AP-15.

Insisto, sin hacer una visión exhaustiva, sin hacer una interpretación exhaustiva de todo el documento y todas las explicaciones que se nos han facilitado, porque hay mucha documentación, hay mucha información, que tenemos analizar, que tenemos que revisar, quizás se puede plantear cualquier tipo de alternativa. Lo que sí está claro es que entendemos que ha sido una pérdida de cuatro años, cuatro años en los que la situación de las carreteras, ya no solo en materia de seguridad, sino en materia de conservación, se ha visto deteriorada gravemente, mientras otras comunidades avanzaban en la seguridad, avanzaban en el estado y en la conservación de carreteras. No quiero poner ejemplos, pero, evidentemente, los tenemos bien cercanos. Antiguamente, sabías cuándo entrabas en Navarra según la carretera, y ahora sabemos cuándo salimos de una carretera de nuestra Comunidad, porque evidentemente, o por lo menos, a la que me toca transcurrir por cuestiones familiares a otra comunidad, desgraciadamente se ve cómo el estado, el firme, la conservación de las carreteras en otra comunidad limítrofe están mejor, cuando antes estaban peor.

Es una realidad que también está latente y patente en la calle. Es una circunstancia de la que quizás todos hemos tenido responsabilidad, no digo que todo sea responsabilidad del actual Gobierno, pero sí que parte de esa responsabilidad es del actual, cuatro años llevan gobernando y ha habido un olvido importante del estado de las carreteras, en este caso, y aquí, lo que queda es actuar de manera inmediata, quizás con cierto retraso, como digo, y con tiempo perdido. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor García. Y concluimos con el portavoz de la Agrupación de Parlamentarios y Parlamentarias Forales de Izquierda-Ezkerra. Señor Nuin, cuando quiera.

SR. NUIN MORENO: Muchas gracias, señor Presidente. Por nuestra parte, queremos agradecer la comparecencia y la información que nos ha trasladado el señor Ayerdi, el Vicepresidente del Gobierno. En todo caso, nuestra posición ya es conocida. Desde el primer momento de esta legislatura, cuando se suscitó, en los primeros meses, un debate en Pleno, una interpelación sobre la situación en carreteras, ya se avanzó por parte del señor Ayerdi, por parte del Gobierno, que una de las alternativas era la de avanzar en cánones, en peajes, y nosotros ya dijimos que rechazábamos eso y creíamos que ese no era el camino, y que no lo íbamos a apoyar, y que creíamos que existían alternativas. Nuestra posición sigue siendo exactamente la misma, una posición muy clara: decimos no a nuevos peajes, no a nuevos cánones, no a nuevas concesiones para nuevos peajes en sombra, nuevos cánones, etcétera.

A partir de aquí, tenemos un problema. El problema es que hay un déficit de inversión de conservación acumulada en la red de carreteras de Navarra. El informe de Deloitte cifra en 80 millones de euros ese deterioro en la red a recuperar en seis años y luego también cifra que si restamos en lo que es la conservación anual en unos presupuestos de 30-32 millones de euros, se estima que harían falta unos 30-32 millones de euros adicionales. Francamente, creemos que obtener estos recursos de los presupuestos es perfectamente posible, con una política presupuestaria y fiscal adecuada. Por lo tanto, esta alternativa, para nosotros, es la alternativa. Nos sorprende que, como ha hecho el portavoz de UPN, algunos grupos la descarten de entrada. Creemos que esa es la alternativa. Sí, señor Zarraluqui, usted ha dicho que si todos somos honestos en el debate, entenderemos que desde los presupuestos es muy complicado. Nosotros decimos que no, que desde los presupuestos se debe y se puede financiar esta actuación.

Creo que, para este debate, hay que recordar algunos números. Impuesto de sociedades. El impuesto de sociedades forma parte del debate en esta legislatura. Hemos avanzado algo en una mejora de la eficacia recaudatoria en lo que es el ámbito competencial de Navarra, las empresas que tributan por normativa navarra, hemos avanzado algo, y hemos conseguido que, en el año 2018, el impuesto de sociedades en Navarra cierre con una recaudación de 256 millones de euros, frente a los 216 que tenía un año antes. Ese incremento de 40 millones, aparte de por la actividad económica, también tiene que ver con parte de las modificaciones que hemos introducido, pero aquí el margen de recorrido y de mejora es enorme para eficacia recaudatoria, para también equidad de todo el sistema fiscal. No es algo que diga este grupo parlamentario, es algo que, en reiteradas ocasiones, el propio Consejero de Hacienda ha dicho

a lo largo de esta legislatura, que tenemos el impuesto de sociedades más generoso del Estado. Por lo tanto, hay un margen muy importante; voy a dar algún dato.

Antes de la crisis, de que estallase la burbuja inmobiliaria, y todo aquel momento tan difícil, a partir de 2008, antes de aquel momento, el impuesto de sociedades, en relación con el IRPF por sociedades, se recaudaba más o menos el 50 por ciento por IRPF. En estos momentos estamos en el 20 por ciento. Fíjense si hay margen de recorrido y de mejora para que el peso de recaudación del impuesto de sociedades vaya aumentando en los próximos años, y además en un contexto en el que las empresas están obteniendo beneficios, que no estamos hablando de los años 2009, 2010, 2011, no, empresas con beneficios y crecimiento económico por encima del 3 por ciento del PIB; por lo tanto hay un margen muy amplio. Solo volver a ese 50 por ciento que representaba antes de la crisis el impuesto de sociedades en términos recaudatorios en relación con el IRPF, solo eso, supondría 300 millones de euros más de recaudación, y lo que nos dice el informe de Deloitte es que lo que hace falta de incremento para lo que es la conservación anual es una décima parte de esos 300 millones que se recaudarían si volviésemos a alcanzar ese 50 por ciento que teníamos antes de la crisis.

¿Esto no es absorbible por los presupuestos? ¿Estos 30 millones de euros y con todo el margen que hay en algunas figuras fiscales, no es absorbible? Nosotros creemos que claro que es absorbible, esto y los 80 millones de euros que hay acumulados de deterioro, y los 264 millones de actuaciones prioritarias de nuevas inversiones que dice también el propio informe. Claro que sí, claro que es absorbible, nosotros defendemos que sí. Por lo tanto, hay un marco clarísimo de actuación y de recorrido y de mejora para aumentar los ingresos presupuestarios y para acometer estas y otras actuaciones.

Por lo tanto, decimos que esa es la alternativa y, evidentemente, decimos no a llenar Navarra de peajes, que es lo que Deloitte plantea en la alternativa 1, y decimos no también a su conclusión 2 y 3. No, claramente, y sí a la alternativa que, para nosotros, como digo, pasa por lo que hemos comentado.

Esta es la posición de Izquierda-Ezkerra, lo ha sido toda legislatura, lo ha sido al principio y lo es al final. Creemos que esta es una alternativa perfectamente viable y perfectamente razonable.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Nuin. Para el turno de réplica, le ruego al señor Consejero que, de la misma manera que se ha atendido su requerimiento para extender el plazo reglamentario antes dispuesto, igualmente pueda rogarle brevedad más que la políticamente requerible. Cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Agradezco las intervenciones de todos los portavoces, faltaría más. Creo que está bien que hayamos abierto este debate y creo, además, que es la apertura de un debate que no debería terminarse. Creo que es una cuestión en la que sí tenemos un consenso fundamental, y ahí creo que coincido con todos los portavoces, y es que la red de carreteras es una red absolutamente básica para el territorio, no solo en términos de desarrollo económico, sino en términos de cohesión social, de cohesión territorial. Creo que ese es un principio en el que estamos absolutamente de acuerdo y, por lo tanto, a todos nos preocupa el nivel de deterioro que estamos teniendo

estos últimos años, y lo tenemos que atacar. Creo que ese es un consenso en el que nos tenemos que apoyar. Creo que, a partir de ahí, dando la importancia a esta cuestión que todos le estamos dando hoy aquí, tenemos que ser capaces de alcanzar un consenso que lo solucione.

Si lo que se pretende, que yo también creo que es enormemente interesante, es hacer un debate, ya no solo sobre cómo financiamos, con la vía presupuestaria, con la vía fiscal, estos 30 millones, o las actuaciones nuevas, con un debate sobre política fiscal, creo que ese es otro estudio muy importante, pero, en ese estudio, no hay que analizar solo toda la potencia del sistema fiscal y las necesidades de carreteras. Lo que hay que analizar es la situación global de las cuentas de toda la Comunidad. Ahí habría que analizar las posibilidades de recaudación futura, si hay impuesto de sociedades, si hay otros impuestos, pero habría que analizar también la tendencia, no solo de carreteras, sino de salud, de educación, etcétera, pero, insisto, ese ya es otro estudio, ese ya no es un estudio de financiación de carreteras, ese es un estudio de gestión financiera tendencial de las políticas del Gobierno de ingresos y gastos, de todos los capítulos.

En esa cuestión, si efectivamente hacemos una reflexión sobre cómo han evolucionado las recaudaciones de todos los impuestos, tendremos que meter también qué necesidades vamos a tener también de los servicios públicos y de otros retos extraordinarios. Aquí sí que la transición energética tendría que entrar, es decir, qué requerimientos de nueva inversión y de nuevo gasto vamos a tener con la transición energética, o con la movilidad sostenible, o con la ley de ciencia, con el envejecimiento demográfico en la salud, con el impulso imprescindible que necesitamos en la Formación Profesional, pero ese es otro estudio, ese es un estudio global de ingresos y gastos y necesidades de inversión de todo el Gobierno. No tendría sentido hacer un estudio de toda la proyección de ingreso solo para carreteras. No tiene sentido, y ustedes lo saben. Habría que hacer un estudio global.

Por eso, el ámbito de este estudio no era entrar en esa reflexión global de las cuentas de toda Navarra. Esto hubiera excedido al Departamento de Desarrollo Económico, esto es un estudio de todo el Gobierno, los próximos cinco años, diez años, quince años, tendencias, ingresos, gastos, más recaudación de sociedades, economía sumergida –que se me decía aquí–. ¡Por supuesto que sí! Pero ese es otro estudio totalmente diferente. ¿Necesario? ¿Imprescindible? Totalmente, pero, insisto, es otro estudio.

De lo que hablamos aquí es estrictamente poner encima de la mesa, en la financiación de carreteras, qué opciones teníamos en este marco concreto. ¿Se quiere hacer otro estudio global? De acuerdo, imprescindible, pero no solo para las carreteras, que no, que estamos viendo, solo de lo que yo veo, de lo que yo conozco, ley de ciencia, hoja de ruta de cambio climático, ley de transición energética, plan de movilidad urbana sostenible, el PITNA… Hay tantas cosas que tendríamos que meter en ese estudio… Tendría que ser global, pero ese es otro estudio. Primera reflexión.

Segunda reflexión. Si todos estamos de acuerdo en que esto es básico, y que la red de carreteras es básica, y que es prioritario, prioricemos. Creo que este mensaje es el que tenemos que dejar para la siguiente legislatura. A ver si somos capaces de priorizar, porque, aunque la alternativa de la recaudación es la alternativa, en estos cuatro años no hemos

podido, y el señor Zarraluqui no pudo en los cuatro años anteriores. ¡No hemos podido! Esto es así. Entonces, tenemos que asumir esta realidad. No hemos podido.

Respecto al concepto de servicio público, señor Couso, creo que hay cosas que para mí tienen el mismo sentido de servicio público, y hemos asumido con naturalidad que el usuario realiza un pago. Por ejemplo, el trasporte público de Pamplona, de todo el gasto total de ese servicio, que yo también considero que es un servicio público, no llega al 50 por ciento, por poco, lo que se financia con tarifas, no llega al 50 por ciento por poco, pero se financia con tarifas. O el agua que usted recibe en su casa, o la gestión de las basuras, ¿no son servicios públicos básicos?

La pregunta que creo que nos tenemos que hacer es por qué en algunos servicios públicos, que son impepinables en el inconsciente colectivo, está asumido con naturalidad que pueden ser objeto de un canon o de un pago y no pasa nada, está totalmente interiorizado como normal, el autobús, trasporte urbano colectivo, el agua de su casa, la gestión de basuras, etcétera, y aquí, sin embargo, es un imposible.

Creo que el debate se abre, está bien. Si lo que quieren es otro estudio, insisto, global de las cuentas de la Comunidad, fenomenal, porque yo también soy de los que creo que puede ser muy importante, fenomenal, pero de verdad, creo que es otro estudio. Nada más por mi parte.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Gracias por su brevedad también, señor Ayerdi. Muchas gracias, señores Parlamentarios. Agradezco las explicaciones. No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

(Se levanta la sesión a las 13 horas y 1 minuto).