

Intervención desaconsejó crear Nafarbide sin el aval de la UE a los peajes a camiones

Pese a ello, el Gobierno autorizó la sociedad pública, constituida en febrero

El servicio de Patrimonio no vio "adecuadamente" justificado que la prestación del servicio fuera más eficiente a través de esta empresa

BEATRIZ ARNEDO
Pamplona

La dirección general de Intervención desaconsejó al Gobierno navarro que autorizara la constitución de la empresa pública Nafarbide hasta que los peajes que se va a obligar a abonar a los camiones a su paso por las grandes vías de la Comunidad, y que gestionará esta empresa, cuenten con la preceptiva autorización de la Comisión Europea. Así consta en un informe firmado el 23 de mayo de 2023 por el que era el director general, Iñaki Arrizabalaga.

El escrito figura en la documentación que sobre Nafarbide ha enviado el Gobierno en respuesta a las solicitudes de información del parlamentario de UPN Juan Luis Sánchez de Muniáin.

El Ejecutivo de María Chivite acordó el 28 de junio, cuando ya estaba en funciones, autorizar la constitución de Nafarbide.

Qué hará Nafarbide

Tras esa autorización, el pasado febrero se creó 'Nafarbide, el Camino de los Navarros S.L.', que se encargará de la conservación y explotación de las vías de gran capacidad de Navarra, a través de la gestión de los peajes que en una fecha aún sin concretar abonarán los vehículos pesados al circular por ellas. La preside el consejero de Cohesión Territorial del Gobierno, Óscar Chivite, y el vicepresidente es el titular de Economía, José Luis Arasti.

En la ley que regula estos pagos

se dice que el inicio del cobro de ese "canon por uso" debería ser antes de diciembre de 2023, fecha que no se ha cumplido.

Los camiones abonarán ese peaje en las autovías del Norte (A-1), de Sakana (A-10), a San Sebastián (A-15), la del Ebro (A-68) y la N-121-A Pamplona-Behobia.

El pasado enero, en respuesta a Geroa Bai sobre cuándo se pondrán en marcha los peajes, Óscar Chivite señaló que el director general de Obras Públicas, Pedro Andrés López, trabaja con la Comisión Europea del transporte por carretera "para ir alineados con

sus directrices" y que era una "carretera larga en el tiempo".

Objeciones a Nafarbide

Como se indicaba, ante el acuerdo para autorizar la creación de esta empresa que iba a adoptar el Gobierno de Navarra, hubo objeciones internas.

El director general de Intervención recordó en su informe de mayo de 2023 que la actividad de Nafarbide se iba a financiar con los recursos obtenidos por ese canon de uso de las grandes vías que iban a pagar los vehículos pesados. Arri-

zabalaga señaló que el informe del servicio de Patrimonio del departamento de Economía del Ejecutivo había puesto de relieve que la Comisión Europea no se ha pronunciado sobre el sistema tarifario que se va a aplicar, lo que "imposibilita el cobro de los peajes" previstos.

Además, indicó que la Intervención General del Estado había encuadrado a Nafarbide como integrante del sector de las administraciones públicas, por lo que su financiación afectará a la Administración foral a la hora de cumplir las reglas fiscales.

Por eso recalcó que, dado que los gastos en los que Nafarbide debe incurrir para realizar las labores de conservación de la red viaria no se verán compensados con los ingresos por los peajes, "se quiebra uno de los supuestos básicos en los que se basa la viabilidad económica de la sociedad y que se recogen en el informe" que el Gobierno "aporta para su creación". Y por otra parte, el "desequilibrio financiero que se genera" se refleja en una necesidad de financiación que afectará a las reglas fiscales de estabilidad presupuestaria.

"Por estas razones no debería



El consejo de administración de Nafarbide, que preside el consejero Óscar Chivite, en una reunión en el Palacio de Navarra.

CEDIDA

Colmenar, el director gerente de Nafarbide, cobra casi 100.000 € al año

• La sociedad pública no tiene más personal que su gerente y no ha recibido hasta ahora ningún encargo ni aportación económica del Gobierno

B.A. Pamplona

El pasado 19 de febrero se constituyó ante notario la sociedad pública Nafarbide. El 27 de febrero, en la Sala de Usos Múltiples del Palacio de Navarra, se reunió su consejo de administración y nombró

presidente al responsable de Cohesión Territorial del Gobierno, Óscar Chivite, y vicepresidente al de Economía, José Luis Arasti. El consejo se completa con la consejera de Innovación, Patricia Fanol; los directores generales de Obras Públicas, Pedro Andrés Ló-

pez (consejero delegado de Nafarbide) y Transportes, Berta Miranda, y por Pedro Cebrián.

El 27 de marzo, el consejo volvió a reunirse en el Palacio de Navarra, en el Salón Isabelino, y acordó nombrar director gerente de Nafarbide a Federico Colmenar Carro, ingeniero de Edificación que fue concejal del PSN en Pamplona la pasada legislatura. Se formalizó su contrato el 8 de abril, por una duración de cuatro años. Co-



Federico Colmenar CEDIDA

mo el Gobierno de Navarra fijó que Nafarbide tenga la calificación de sociedad pública tipo A, su salario anual es de 99.877 euros.

Según la documentación enviada por la CPEN al parlamentario de UPN Juan Luis Sánchez de Muniáin, al margen del director gerente no existe personal contratado por la sociedad. Indica que hasta ahora Nafarbide no ha recibido ningún encargo ni aportación económica del Gobierno.

FUTUROS PEAJES

crearse la sociedad que se propone" hasta que "no se garantice plenamente su capacidad jurídica para obtener los recursos que se prevén en el estudio de viabilidad", concluyó. Recalcó además que esa capacidad jurídica es también una condición necesaria para que pueda encargarse de las labores de conservación de las infraestructuras viarias.

Eficacia y control

Un mes después de ese informe, el 28 de junio el Gobierno autorizó que Nafarbide se constituyera. En su acuerdo se indicaba que un informe jurídico concluía que la sociedad y sus fines tenían amparo en el ordenamiento jurídico y que contaba con la conformidad de la Corporación Pública Empresarial de Navarra (CPEN).

El Gobierno citaba que había un informe del director general de Intervención en el que "se alerta sobre la capacidad jurídica de la sociedad para obtener los recursos que se prevén".

Y además recogía objeciones

planteadas por el servicio de Patrimonio, como la ausencia de información en torno a la preceptiva autorización de la Comisión Europea a la aprobación del sistema tarifario que se va a aplicar. Otra objeción era que no se justificaba "adecuadamente" que se vaya a prestar con mayor eficiencia este servicio a través de Nafarbide en lugar de que la Administración lo haga directamente. O que no se aborda el control que tanto CPEN como el departamento de Cohesión Territorial deben tener "sobre una sociedad destinada a recaudar más de 2.600 millones de euros en 30 años".

Urgencia al constituirla

El Ejecutivo en su acuerdo señaló que un informe del director general de Obras Públicas justificaba la "urgencia" en tramitar la creación de Nafarbide, "dada la necesidad financiera para afrontar las inversiones en los túneles de Belate y Almandoz, que deben adaptarse a la mayor celeridad a las exigencias de seguridad europeas".

CLAVES

● **¿Qué es Nafarbide?** Es una sociedad pública adscrita al departamento de Cohesión Territorial que decidió crear el Gobierno de María Chivite, para que se encargue de la conservación, mejora y explotación de las vías de gran capacidad de Navarra, a través de la gestión de los peajes que abonarán los vehículos pesados al circular por ellas en un futuro.

● **¿Dónde pagarán un peaje los camiones?** Los vehículos pesados abonarán ese "canon" por uso en las autovías del Norte (A-1), de Sakana (A-10), la que va a San Sebastián (A-15), la del Ebro (A-68) y la N-121-A Pamplona-Behobia, en una fecha aún sin concretar.

● **¿Cómo se fijará la cuantía del canon a pagar?** Se tendrá en cuenta la normativa comunitaria y factores como la distancia recorrida o el deterioro de la vía.

● **¿Cuándo se van a instalar los peajes?** La ley que los regula, y que aprobó el Parlamento la pasada legislatura con el único voto en contra de Navarra Suma, señala que el inicio del cobro de ese "canon por uso" deberá ser antes de diciembre de 2023, fecha ya incumplida. Para poner en marcha esos peajes, el Gobierno navarro deberá contar con la autorización de la Comisión Europea al sistema tarifario que se establezca.

● **¿Por qué los socios del Gobierno decidieron poner en marcha los peajes?** Para afrontar con ese dinero las necesidades de conservación y mejora de las carreteras, sobre todo las obras para duplicar los túneles de Belate y Almandoz que no cumplen la directiva europea de seguridad. El Ejecutivo estimó que a través de ese canon se podrán obtener unos 45 millones de euros al año.

● **¿Qué opinan los afectados por el pago?** Las asociaciones navarras del sector del transporte rechazan esta medida "ya descartada en España" y que, según sostienen, va a perjudicar sobre todo a los transportistas y a todo el tejido empresarial de Navarra e incidirá en los precios de los productos, encareciéndolos, aseguran.