



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

XI Legislatura

Pamplona, 12 de junio de 2024

NÚM. 14

COMISIÓN DE COHESIÓN TERRITORIAL

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.^ª MAITE ESPORRÍN LAS HERAS

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 12 DE JUNIO DE 2024

ORDEN DEL DÍA

— 11-24/COM-00094 y 11-24/COM-00095. Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para explicar por qué el Gobierno de Navarra creó la sociedad pública Nafarbide pese a que se desaconsejó desde la dirección general de Intervención y de lo sucedido con su actividad de su creación.

(Comienza la sesión a las 15 horas y 17 minutos).

11-24/COM-00094 y 11-24/COM-00095. Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para explicar por qué el Gobierno de Navarra creó la sociedad pública Nafarbide pese a que se desaconsejó desde la Dirección General de Intervención y de lo sucedido con su actividad de su creación.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Buenas tardes. Damos inicio a esta Comisión de Cohesión Territorial. En primer lugar, damos la bienvenida a las personas que esta tarde nos acompañan, que son el Consejero don Óscar Chivite; don Pedro López, Director del departamento; don Federico Colmenar, que es el nuevo gerente de Nafarbide, y doña Sara Fernández, Jefa de Gabinete.

Como saben, esta Comisión es para que el Consejero de Cohesión Territorial explique por qué el Gobierno de Navarra creó la sociedad pública Nafarbide. Esta comparecencia ha sido solicitada tanto por Unión del Pueblo Navarro como por el Partido Popular. No sé si desean hacer una presentación. ¿Lo desea? Sí, entonces el señor Sánchez de Muniáin tiene la palabra. ¿Usted también? Bueno, pues les pido brevedad a los dos. ¿Primero el señor Sánchez de Muniáin, que es el grupo más numeroso? (MURMULLOS). ¿Por orden de entrada? A ver cuál es el orden de entrada. Primero el Partido Popular, efectivamente. Entonces, cuando quiera, señor García, tiene la palabra.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias. Haré uso de este turno con base en lo que se ha establecido en el propio Reglamento, primero, efectivamente, para contextualizar la situación y todo lo que se ha generado con respecto a este chiringuito, como ya decíamos en la legislatura pasada, que se ratifica más en que fue un chiringuito más al estilo muy socialista, que efectivamente hay que reconocerles, claro ejemplo de engordar la Administración, que eso a ustedes les gusta, y les gusta mucho. Así que, como digo, yo creo que Nafarbide es un claro ejemplo del poco sustento que tiene una empresa pública que, efectivamente, pocos recursos va a generar.

Como digo, se crea este nuevo chiringuito al estilo socialista. Ponen ustedes también a una persona afín al Partido Socialista para gestionar este nuevo ente público sin conocer tampoco cuáles son los diferentes ingresos que se tiene, porque, evidentemente, todavía no están puestos en práctica los peajes que ustedes quieren poner en las carreteras de la Comunidad Foral de Navarra. Y en ese sentido va la primera pregunta: ¿tienen ustedes constancia de que ha habido algún documento de Europa que ha llegado, bien al departamento o bien al Ministerio de Transportes, pidiendo subsanaciones o denegando que se pueda poner en práctica esta ley, los peajes? No sé si le consta, pregunto a este respecto. Y, evidentemente a lo que vamos: por qué, según la información que hay al respecto, hay un informe que detecta ciertas deficiencias, ¿no?

También es cierto que cuando se crea o cuando ustedes crean este nuevo chiringuito público, Nafarbide, había varias opciones. Había opciones mucho más eficaces económicamente y sin tanto coste para la Administración Pública. Una era que el propio departamento tuviera la posibilidad de gestionar estos peajes —son cuestiones, como digo, que ustedes, en un informe,

bueno, el señor Ciriza, el anterior Consejero, explica—; otra era que una empresa privada — totalmente descartado— gestionase los peajes; y, evidentemente, la que ustedes eligen.

¿Por qué eligen este chiringuito? ¿Cuáles son las causas, como digo, y por qué en este caso hay deficiencias o se detectan deficiencias? No se ría, que me parece que le persigue a usted la mala suerte, señor Chivite.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): No sé si el señor Sánchez de Muniáin... ¿También va a intervenir? Cuando quiera tiene la palabra. Le ruego brevedad.

SR. SÁNCHEZ DE MUNIÁIN LACASIA: Sí. Muchas gracias, Presidenta. Intervengo para centrar exactamente los motivos y lo que pretendemos con esta comparecencia. Nosotros lo que queremos saber es cuáles son los motivos y la justificación por los cuales se ha creado una nueva sociedad pública, a sabiendas de que los informes técnicos del Servicio de Patrimonio y de la Intervención General del Gobierno de Navarra desaconsejaban por completo su puesta en marcha por faltar los requisitos esenciales sobre los que ha de asentarse la creación de una empresa pública.

Queremos saber también qué previsión de ingresos tiene la sociedad Nafarbide, en qué fechas y por qué cuantía; si han acordado algún encargo a la sociedad y mediante qué procedimiento, si a día de hoy han acordado algún encargo que hacerle a la sociedad y cuál ha sido el procedimiento seguido para ello; qué decisiones, que acuerdos y qué contrataciones han realizado a partir de la creación; y, si estamos como estábamos hace aproximadamente un mes, con la respuesta del Gobierno en la que se decía que no había nadie en la plantilla, que no había ningún encargo, que no había ningún acuerdo, por cuánto tiempo va a ser así y si tienen pensado asumir algún tipo de responsabilidad o tomar alguna decisión al respecto. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias, señor Sánchez de Muniáin. Ahora, para dar explicaciones, tiene la palabra el señor Chivite, el Consejero, durante un tiempo máximo de treinta minutos.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Chivite Cornago): Buenos días. Gracias, Presidenta. Buenos días a todas y a todos. Comparezco de nuevo en esta Cámara para abordar en esta ocasión la actividad de Nafarbide, el Camino de los Navarros, y para aclarar las dudas e incertidumbres que acaban de manifestar.

Según la Ley Foral 23/2022, del 1 de julio, Reguladora del Canon de Uso de las Carreteras, esta sociedad pública, adscrita a Cohesión Territorial, se encargará de mantener y gestionar, mediante la aplicación de una tarificación por uso a vehículos pesados, los siguientes tramos de vías de gran capacidad que transcurren por el territorio de la Comunidad Foral de Navarra, como son los de las autovías A-1, A-10, A-15 y A-68, y el de la carretera de altas prestaciones Nacional 121-A y sus instalaciones, así como los servicios de cualquier naturaleza relacionados con dichas infraestructuras. Es esta una norma aprobada por mayoría en este Parlamento y que se enmarca jurídicamente en la Lorafna y en la Ley 5/2007, de Carreteras de Navarra. ¿Quién gobernaba entonces? Les recuerdo que UPN. Esa ley, en su artículo 25.1, establece la posibilidad de sujetar a canon el uso de la carretera. Es decir, hace diecisiete años que se habla del canon por uso y de crear una sociedad pública al objeto de gestionar la construcción, conservación y explotación de

las carreteras integradas en la red de carreteras de Navarra. Así que, una vez más, estamos ante un proyecto veterano y heredado, y como ya viene siendo habitual, el Gobierno de Navarra está avanzando en lo que hace diecisiete años alguien propuso y olvidó para siempre.

Vamos a explicar con total transparencia y en el trabajo ordinario cuál es la labor que se está realizando en Nafarbide. Antes de pasar a este punto quiero hacer un recorrido desde el origen de la sociedad pública. Como ya he dicho, legalmente la creación del canon de uso de carreteras se remonta hasta el año 2007. En ese momento se plantea la posibilidad de financiar las actuaciones de conservación y explotación de las vías mediante recaudación extraordinaria. Se traza, además, como modo de explotación, una sociedad pública. Incluso dos años antes, en el 2005, el Gobierno de Miguel Sanz encarga un informe para estudiar poner peajes no solo en las vías de alta capacidad sino también en todas las carreteras nacionales.

¿Qué ocurrió en ese momento? ¿Cómo planteó UPN el mantenimiento y la construcción de nuevas vías? Pues dejó a un lado el canon y apostó por los peajes en la sombra. Resultado: hoy, diecisiete años más tarde, todos los navarros y navarras seguimos pagando anualmente ochenta millones de euros por peaje en la sombra de la autovía A-12, Pamplona-Logroño, y la A-21, Autovía del Pirineo. Ochenta millones que vuelan de las arcas públicas, ochenta millones que no se pueden invertir en mejorar nuestra red de carreteras, puesto que la condenó UPN con este sistema.

Ante este problema, en la anterior legislatura el Gobierno, junto con la mayoría de grupos parlamentarios —por supuesto, sin UPN ni PP—, acordó en la mesa de carreteras, entre otros asuntos, poner en marcha la sociedad pública Nafarbide. Somos conscientes de que son muchos los tramos de las carreteras de Navarra que necesitan mejorar su conservación, también las estructuras y los firmes. Los Presupuestos Generales de Navarra destinan unos cincuenta millones para revertir la situación, pero está claro que eso no es suficiente. Considero que la fórmula que se aprobó en la anterior legislatura es adecuada y razonable. La creación de una sociedad pública para gestionar los peajes a vehículos pesados en vías de alta capacidad reduce la presión sobre los Presupuestos Generales de Navarra.

La tarificación por uso en las vías de alta capacidad a quienes la utilizan es una decisión indispensable para financiar las necesidades reales de la red de carreteras. Estamos hablando de una política de movilidad que viene marcada por directivas como la 2004/35 de la Comunidad Europea y la 1999/62 de la Comisión Europea, medidas que ya tienen implantadas países como Alemania, Portugal, Bélgica o Suecia. Es una defensa del principio de que «quien contamina paga, y quien usa paga». Por cierto, países en los que los transportistas navarros deben abonar las correspondientes tasas cuando transitan por sus carreteras.

Según los estudios realizados por el Gobierno de Navarra, el 88% de los vehículos pesados que circulan por las cinco vías que gestionará Nafarbide son vehículos de paso, que usan y no pagan. En definitiva, Nafarbide nos va a permitir destinar más de cuarenta millones de euros íntegramente a la conservación de las cinco vías de alta capacidad. Se trata de aportar recursos adicionales a los ya existentes. El objetivo es mantener una red de carreteras de calidad, y para ello es necesario contar con recursos económicos suficientes que nos permitan ofrecer un buen servicio público a la sociedad.

Las carreteras no son gratis. O se pagan a través de los impuestos de todos o se elige una fórmula en la que pagan las personas o empresas que utilizan esas carreteras. Nada nuevo. Lo mismo ocurre, por ejemplo, con los usuarios del transporte público. Asumo que la ley del canon no se está cumpliendo. En su disposición adicional primera apunta que le corresponde al Gobierno de Navarra determinar la fecha de inicio del cobro del canon de uso, que no podrá ser posterior al 31 de diciembre del 2023. Esto hay que corregirlo.

Señores, vamos tarde. Por eso son imprescindibles los avances en la empresa Nafarbide, y por eso abordamos su creación. UPN y PP están poniendo el foco en documentos puntuales y concretos de un amplio expediente. Nosotros hacemos efectivas las resoluciones con acuerdos de Gobierno. Igual esto les suena de otras comparecencias, ¿verdad?

El 28 de junio del 2023 el Gobierno autoriza la constitución de la sociedad pública Nafarbide, el Camino de los Navarros, SL. Esa autorización es posible porque el expediente cuenta con toda la documentación requerida, y les paso a detallar. Informe de solicitud de informe justificativo de la Dirección General de Obras Públicas e Infraestructuras; estatutos de la sociedad pública; el plan de actuación, inversión y financiación; informe análisis del grado de cumplimiento del Sistema Europeo de Cuentas, SEC 2010; informe del CPEN; informe jurídico suscrito por la Secretaría General Técnica de Cohesión Territorial; y el informe de Patrimonio y el informe de la Dirección General de Intervención de la anterior legislatura, que manifiestan objeciones. En definitiva, es un expediente extenso en el que dos informes muestran objeciones, y que está avalado por un acuerdo de gobierno.

En cuanto a estos dos documentos, tanto el de Intervención como el de Patrimonio comparten varias conclusiones. Una de ellas es básica, y es que no debería crearse la sociedad pública hasta que la Comisión Europea no se pronuncie sobre el sistema tarifario a aplicar. «Patrimonio —y leo en su literalidad— apunta que sin esta aprobación no podrán cobrarse peajes y, por lo tanto, sería innecesaria la creación de la sociedad pública». Eso es lo que ustedes están poniendo en valor.

Pero, sin embargo, vistas las recomendaciones de la consultoría externa, esta conclusión difiere de lo que realmente aplica la Unión Europea, y adelantan que por la experiencia acumulada y en procesos similares en territorios como Gipuzkoa y Bizkaia, se solicitó la autorización de la Unión Europea cuando los respectivos operadores —las empresas públicas— ya estaban constituidas, por lo que recomiendan a Navarra hacer lo mismo, y aseguran que no se tiene conocimiento de ningún caso en el que se haya solicitado la autorización para implantar peajes sin contar previamente con el operador, y esto es lo que toma en consideración el Gobierno de Navarra cuando toma sus decisiones.

Además, teniendo en cuenta que los trámites para obtener la autorización de la Comisión Europea pueden prolongarse durante tres o cuatro años, si se espera a estas fechas para iniciar las gestiones de la creación de la empresa, Navarra dilataría la puesta en marcha de sus políticas sobre movilidad. Por eso es relevante actuar de manera simultánea en varios frentes. Así, para cuando llegue la autorización ya habremos avanzado en la implantación de los peajes, y podremos cumplir con la Ley Foral 23/2022, de 1 de julio, Reguladora del Canon de Uso de las Carreteras de Navarra.

La realidad es que el Departamento de Cohesión Territorial en este momento lo que está haciendo es cumplir un mandato claro y avalado por el acuerdo de gobierno aprobado en la anterior legislatura, el acuerdo de legislatura 2023-2027, firmado por los partidos que sustentan el Gobierno, y la Ley Foral 23/2022, de 1 de julio, del canon.

Nuestro marco son los acuerdos y las normas aprobadas hasta el momento. Estamos avanzando para dar solución a la financiación del mantenimiento y conservación de las carreteras de Navarra. Estamos avanzando para mejorar la prestación de este servicio público esencial. La hoja de ruta marcada por la sociedad pública Nafarbide sigue su curso. Hay una relación continuada y coordinada con la Comisión Europea para seguir los trámites de la autorización que acabamos de comentar.

La primera solicitud que se tramitó fue en diciembre del 2022. Desde entonces existe una relación extensa de reuniones y videoconferencias entre los equipos para aportar la información que precisa Europa. En este preciso momento estamos a la espera de una contestación a nuestra última propuesta del sistema de pago por usos en las vías de alta capacidad.

Miren, señor García y señor Sánchez de Muniáin, parece que ustedes lo ponen como que va a haber un momento en que haces una petición y hay una resolución e inmediatamente hay un pago. Eso es absurdo. La tramitación lleva un proceso muy largo, porque hay que consensuar lo que se va a cobrar con lo que se va a gastar, y eso es un proceso que lleva su tiempo. Por otro lado, es absurdo también pensar que te dan la autorización e, inmediatamente, por arte de magia, ya se puede cobrar.

Esto no sé si demuestra otra vez desconocimiento o mala fe, cuando se hacen estas afirmaciones, porque pensar que los sistemas de cobro de peaje, los sistemas de gestión, el personal crece por generación espontánea, me van a permitir, Parlamentarios que llevan muchos años aquí, igual hasta demasiados, para que se enteren de una vez de cómo funcionan las cosas, y ustedes han participado en todos estos temas.

Insisto, en este momento, como está, es que seguimos a la espera de una contestación a nuestra última propuesta del sistema de pago por uso en las vías de alta capacidad.

Mientras tanto, el Gobierno de Navarra, en su sesión del 28 de junio del 2023, acordó autorizar a la sociedad Corporación Pública Empresarial de Navarra, CPEN, a constituir una sociedad de responsabilidad limitada bajo la denominación social Nafarbide, el Camino de los Navarros, SL, incorporando como anexo al acuerdo los correspondientes estatutos y adscribiendo la mencionada sociedad al Departamento de Cohesión Territorial.

Con fecha 19 de febrero del 2024 se procedió a la constitución de la sociedad Nafarbide, tal y como figura en la escritura pública formalizada ante una notaría de Pamplona. Posteriormente se inscribió en el Registro Mercantil de Navarra. Con fecha 27 de febrero del 2024 el consejo de administración acordó el nombramiento de cargos en el seno del mismo, entre los que figura el presidente, cargo que asumo en primera persona; el consejero delegado, Pedro López como Director General de Obras Públicas, que por eso también me acompaña en la mesa; y el 27 de marzo el consejo de administración nombra a Federico Colmenar como Director Gerente de

Nafarbide, que también nos acompaña. Sus funciones y facultades son las inherentes a un gerente de la sociedad mercantil en el marco de CPEN.

Como ven, es el proceso habitual de la puesta en marcha de una sociedad pública tan relevante como la que tratamos, y se está haciendo dentro del marco normativo, cumpliendo con un consenso que ha emanado de esta Cámara y con un acuerdo de gobierno. Supongo que ustedes, UPN y socios, apoyándose en su débil estrategia quieren confundir y mezclar este proceso totalmente transparente con aquello que practicaban mientras mantuvieron responsabilidades de gobierno y que no resultaba tan cristalino.

Los retos que se abordan actualmente en Nafarbide son tres. En primer lugar se está actualizando el estudio sobre los posibles sistemas que se pueden utilizar para realizar el cobro sin detener el vehículo ni disminuir su velocidad. Estos son requisitos que está pidiendo Europa. Es necesario conocer las posibilidades tecnológicas actuales, puesto que, como sabrán, el desarrollo de estas infraestructuras hoy en día, con las nuevas tecnologías, avanza muy rápido. Una vez decidido el sistema de cobro se debe preparar su implantación. Y por último, y lo más complejo, se definirá la gestión de cobro. No olvidemos que Nafarbide va a gestionar cobro, es decir, dinero, tiene que estar enlazado con cuentas, con bancos. Ustedes ya comprenderán que son sistemas hoy en día altamente complejos.

En definitiva, el Gobierno y Nafarbide trabajan de manera paralela en varios frentes para abordar la financiación de la conservación de las carreteras de una manera audaz y solidaria.

Por concluir, según aplica la Unión Europea, el operador —en este caso Nafarbide— debe estar creado para solicitar la autorización para implantar peajes. Todavía no se ha tramitado si la empresa pública consolidará o no en las Cuentas Generales de la Administración Pública. Nafarbide se rige bajo el control de Cohesión Territorial y de CPEN. Los recursos vinculados a esta empresa son necesarios para la conservación y mantenimiento de las cinco vías de alta capacidad.

Reitero lo dicho anteriormente: no existen las carreteras gratuitas. Navarra ha tomado una decisión valiente para mejorar su red de carreteras, y con ella se adecúa a las políticas de movilidad europeas. Son estas medidas implantadas en territorios vecinos como Gipuzkoa, que ofrecen un resultado de éxito y beneficios para el conjunto de la sociedad. El Gobierno de Navarra cumple con los compromisos adquiridos, sociales y políticos, y en el marco legalmente establecido. En Cohesión Territorial estamos cumpliendo un mandato del Gobierno de la pasada legislatura. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias a usted, Consejero. A continuación es el turno de los grupos. En primer lugar, el señor García, del Partido Popular, tiene la palabra por un tiempo máximo de diez minutos.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. No sé si agradecer o no al Consejero, que nos retrotrae a aquellos años en los que ustedes también formaban Gobierno con UPN, años en los que, evidentemente, invirtieron en carreteras en la Comunidad Foral de Navarra y en los que el señor Felones por aquel entonces estaba orgulloso, por ejemplo, de la Autovía del Camino. Parece que usted ya no lo está tanto.

No sé si recuerda: «Autopista gratis ya». Fue campaña del Partido Socialista. Ahora, cómo hemos cambiado. ¡Cómo hemos cambiado! Mienten, mienten y mienten. Como digo: «Autopista gratis ya» Y entonces, ¿qué pasa?, ¿que no había que pagar las carreteras? ¿Eran gratuitas las carreteras, señor Chivite, que antes venía una empresa y decía «oye, mira, que vamos a hacer la carretera», pin, pan, y se hacía la carretera? Pero ¿usted cree que somos tontos? Que no, que no somos tontos. No, usted igual sí, no lo sé, por los gestos que hace, pero el resto no, y la sociedad navarra no, como digo.

Primero, le vuelvo a hacer las dos preguntas. ¿Por qué se decide hacer una empresa pública, un nuevo chiringuito público? ¿Por qué? ¿Me puede decir cuáles son las causas que justifican el por qué, cuando había otras razones que Intervención dice que son más favorables? ¿Por qué? ¿Porque había que poner a un colega del Partido Socialista a cobrar un pastizal? Pues sí, si ya lo sabemos, dígallo, que al final la sociedad no es tonta y lo sabe, señor Chivite, que os conocemos. Que os conocemos.

Y la segunda: ¿tiene usted conocimiento del estado de la autorización?, ¿ha llegado algún documento al ministerio o al propio departamento? ¿Sí o no? Estamos en una Comisión y tienen ustedes que decir la verdad.

Segundo, ¿por desconocimiento o por mentira? Me preocuparía más si fuese por desconocimiento. Sabe usted que para solicitar los peajes, la autorización a los peajes, había que mandar un informe detallado de cuáles iban a ser los ingresos y cómo se iban a ejecutar los peajes. Eso es lo que ustedes tenían que mandar. Por lo tanto, sí que saben qué facturación se iba a hacer en tramos de los peajes, porque había que calcular los arcos y el sistema de medición de paso de los vehículos para cobrar peaje, porque eso se manda a Europa. Por lo tanto, sabían ustedes la previsión de ingreso. O, si no, veo que usted le tiene que informar al Consejero de cómo va esto. Esa información, por cierto, la tengo yo, porque la pedí y nos la mandaron, evidentemente, con el señor Ciriza. Por lo tanto, se puede hacer un cálculo de lo que va a ingresar y de lo que no va a ingresar. Se sabe perfectamente.

Por lo tanto, señor Chivite, empólleselo, que eso ya lo han tenido ustedes que mandar. Para que Europa te diga «adelante con los peajes» o te diga que no y que hay que subsanar algo tienen ustedes previamente que haber mandado toda la información justificativa. Insisto, esa documentación, si la han pedido, la tendrán todos ustedes.

Por lo tanto, ya sé que, efectivamente, en el momento en el que Europa le dé el visto bueno hay un proceso. Efectivamente que hay un proceso, claro, como con todo. Por cierto, no sabía yo que ahora también la culpa de los peajes es de UPN. Jódete y baila. Pero, no sé, de verdad, ¿se cree usted que somos tontos? ¿Sabe quién aprobó una ley en este Parlamento? Usted. ¿Sabe quién decía no a los peajes en la última comparecencia, cuando vino el señor Ayerdi a plantear los peajes? El Partido Socialista en esa mesa, el señor Garmendia. Decía: «por encima de mi cadáver habrá peajes en esta Comunidad si hay un Gobierno socialista». Toma, blanco y en botella, agua; peajes. Oiga, es que una incoherencia.

El señor Garmendia, en la última comparecencia en marzo en este Parlamento, cuando el señor Ayerdi planteaba las diferentes opciones de financiación de las diferentes vías, después de un estudio que hizo Deloitte, se planteó y el señor Garmendia decía que no, que por encima de su

cadáver. Oiga, que pueden ver ustedes la intervención, que yo la he visto hoy. Se la recomiendo. 23 de marzo creo que es. Se la paso. Oiga, y hoy ustedes dicen que, efectivamente, hay que pagar por transitar carreteras, por cierto, ya pagadas. Ya pagadas. Y el Partido Socialista, a nivel nacional, ¿por qué está en contra de los peajes? Ah, claro, que había elecciones, cuando primero dijeron que sí, luego dijeron que no.

Y tanta hipocresía, señor Chivite, como digo, porque hablar ahora... ¿Cuántos beneficios ha tenido la Autovía del Camino? ¿Cuántos beneficios? ¿Cuánta reducción de accidentes ha habido en esta Comunidad gracias a esa autovía y a todas las infraestructuras que mejoran la vertebración del territorio? Es que ahora no sé si también usted está en contra de la vertebración de este territorio. Es que ya usted, de verdad, me sorprende cada día más. Le vamos a traer más a hablar, porque la cantidad de cosas que usted dice, la verdad que cada día es un titular. Evidentemente, no por lo que hace, sino más bien por lo que no hace. Es ejemplo de lo que nunca hay que hacer. A mí, si me pregunta mis hijos cómo no hay que gestionar, les diré: ¿cómo no?, como hacen los socialistas, evidentemente, y como hace usted. Porque, como digo, es ejemplo de desconocimiento total y brutal de cómo funciona la propia Administración.

Ha criticado también un poco que haya Parlamentarios que llevan mucho tiempo o no. Bueno, cada uno sabrá lo que lleva o deja de llevar. Yo lo que sí que puedo decir es que ninguno de los que estamos aquí presentes en esta Comisión está incumpliendo el régimen de incompatibilidades como sí que hizo usted estando como gerente de una empresa que contrató a esa empresa por parte del departamento y, como digo, creo que ninguno de los que estamos aquí presentes... Y ante la falta de argumentos, evidentemente, usted tiene, en cierta medida, que echar pólvora al resto.

Yo creo que hay argumentos más que suficientes, como digo, para que usted deje el departamento y dimita en beneficio del conjunto de nuestra Comunidad. Evidentemente, sabemos quién le salva, quién le protege, evidentemente. Suerte, está muy bien tener familiares dentro del Gobierno. Por lo tanto, si usted tiene algo que decir, oiga, dígalo cuando tenga la posibilidad de hacerlo.

Es una vergüenza, señor Chivite. Se ratifica lo que ya venía denunciando en su momento Navarra Suma. Navarra Suma se opuso desde el primer momento porque se nos llevó a una mesa de carreteras para dar y opinar. Evidentemente, nos encontramos con una solución que ya estaba pactada con todos los grupos, y lo reconoció el señor Ciriza en una intervención también en este Parlamento, que, efectivamente, ya había más o menos un acuerdo. No se nos dejó opinar. O se nos dejó opinar, pero no se nos hizo ni caso, como venía siendo habitual.

La decisión de poner peajes es del Partido Socialista, que venía diciendo que «autopista gratis ya» y que por encima de su cadáver un Gobierno del Partido Socialista iba a permitir que los navarros pagasen peaje. Por cierto, también nos mintieron en otra cosa, que el proyecto que mandaron ustedes a Europa también dice. Dicen que los navarros, los transportistas navarros no iban a pagar. Mentira, también van a tener que pagar, porque quien entre, por ejemplo, en Castejón en la A-68 y salga en Tudela tiene que pagar. Ustedes venían diciendo que no, que el tránsito interno no se iba a cobrar, o creo que se lo prometieron a algunos. Sí, eso es lo que dice el propio documento que está establecido y, además, hay una sentencia que dice que no se puede romper la igualdad en este caso entre los navarros y los que no son navarros.

Por lo tanto, vuelven a mentir con una cuestión, y sabemos claramente cuál es la justificación que existe a este respecto. Hacen ustedes un chiringuito, como ya veníamos diciendo, muy al estilo socialista, para poner a un colega o a un amigo. Raro es que no haya sido un hermano o la «mujer de» para, como digo, dar puestos a gente afín. Eso es lo que a usted le importan las carreteras o la vertebración del territorio de nuestra Comunidad.

Y la verdad es que hoy se pone en evidencia lo que decían en su momento, la justificación que había de la constitución de una empresa pública hoy la desmonta el propio departamento o los propios técnicos del departamento. Parece ser que tiene usted un problema con los técnicos porque todos sacan siempre alguna puntilla a algo. No sé si también será cuestión de que todos los funcionarios serán, yo qué sé, de derecha o de extrema derecha, porque toda la culpa en este país y en esta Comunidad la tienen la derecha o la extrema derecha.

Lo que está claro es que, una vez más, ustedes, con sus hechos, dan la razón a lo que ya veníamos denunciando en este caso en Navarra Suma, y ahora como Partido Popular: la constitución, la creación de un nuevo ente, un nuevo chiringuito muy al estilo socialista. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): A continuación tiene la palabra el señor Sánchez de Muniáin por Unión del Pueblo Navarro. Cuando quiera.

SR. SÁNCHEZ DE MUNIÁIN LACASIA: Buenas tardes. Muchas gracias. En primer lugar, voy a hacer alusión a algunas extravagancias que a mi juicio ha pronunciado en esta comparecencia. Voy a intentar desmontarlas y, a continuación, me voy a expresar exactamente por lo que es el motivo y el objeto de esta comparecencia.

Usted dice: bueno, como en el 2007 había una posibilidad de cobrar peajes, pues vamos y montamos una sociedad sin actividad y nombramos un gerente. Pues mire usted, una cosa es tener la posibilidad y otra cosa es lanzarse a hacerlo. El Gobierno de Navarra puede incluso tener competencias para montar un circo, por ejemplo, pero, obviamente, quizás no se den las circunstancias o no tengan los informes favorables para contratar trapezistas y demás empleados para un circo. Nosotros podemos montar —cualquiera de nosotros— cualquier negocio. Todos tenemos derecho a montar una farmacia, pero si no tenemos el título de Farmacia probablemente no podamos llevarlo a cabo. Esa es la diferencia. A usted le hemos pedido que nos diga por qué se ha lanzado a crear una sociedad sin estructura nombrando solo a un gerente, con las circunstancias que se han nombrado, a pesar de tener dos informes concluyentes —a los que nos vamos a referir ahora— que no ponen objeciones, le dicen: informamos desfavorablemente. Lo informa el Director de la Intervención General y lo informa el Servicio de Patrimonio en un informe razonado, por mucho que usted quiera quitarles hierro, por mucho que usted quiera desacreditarlos. Son, de nuevo, los funcionarios del Gobierno de Navarra que tienen que velar por la seguridad jurídica, por la conveniencia de todos los actos que realiza el Gobierno de Navarra. Estos son los que le están diciendo a usted que no cree la sociedad.

Se permite recriminarnos y decirnos no sé qué cosas a los Parlamentarios, que, por cierto, aquí vamos a estar, aunque le pese. Mientras nos elijan, aquí vamos a estar, y usted, mientras esté

aquí, tendrá que estar dando explicaciones, aunque le pese. Y si no puede darlas, nosotros estamos en la obligación de denunciar que usted no tiene explicación para lo que está haciendo.

Cuando nos recrimina, o pretende recriminar, dice: es que es absurdo pensar que nos va a llegar a una autorización y al día siguiente podemos actuar, tenemos que ir preparando ya la sociedad, sobre todo nombrando al gerente, que es que lo único que han hecho hasta ahora. Claro, eso, ¿por qué no se lo ha dicho usted al Interventor General, que es a quien se lo tenía que decir? Con esa ocurrencia de respuesta, ¿por qué no se lo ha dicho al Interventor General?, ¿por qué no se lo ha dicho al Servicio de Patrimonio? A nosotros no nos lo diga, que nosotros no nos estamos haciendo eco de lo que dicen los funcionarios del Gobierno de Navarra.

Hace aproximadamente un año deciden ustedes crear una nueva sociedad. Por cierto, dicen: en la anterior legislatura. La crearon el 28 de junio, con el Gobierno en funciones. El objeto es la mejora y conservación de autovías y carreteras, y los ingresos se conseguirían de la recaudación obtenida de los peajes. Como se suele decir, un plan sin fisuras. Hasta ahí, bien. Pero es un plan que se vuelve inutilizable cuando fallan uno por uno los requisitos mínimos para posibilitar su viabilidad, y le han avisado: van ustedes a crear una sociedad quebrada, porque le falla el lado de los ingresos. Si los ingresos son cobrar peajes y los gastos mantener carreteras y todavía no podemos cobrar peajes, lógicamente, estamos llevando a cabo la formación de una sociedad llamada a la quiebra; con dinero público, eso sí.

Así lo dicen los informes preceptivos para la creación de la sociedad, como el informe del Servicio de Patrimonio, que es el que aprecia que su departamento muestra —abro comillas— «ausencia de pronunciamiento de la Comisión Europea respecto de la aprobación del sistema tarifario», que, por cierto, no sabemos todavía, o díganos, qué sistema tarifario ha propuesto a la Comisión Europea, qué tarifas va a cobrar y en qué lugares, porque eso se lo ha tenido que comunicar ya a la Comisión.

Por su parte, el informe del Director General de Intervención dice a este respecto: «La Comisión no se ha pronunciado sobre el marco tarifario a aplicar y, por lo tanto, se quiebra —se quiebra— uno de los supuestos básicos sobre los que se asienta la viabilidad de la sociedad que se pretende crear». Esto es lo que usted ha desoído a sabiendas. A sabiendas de que es una sociedad inviable, ustedes han tirado para adelante. Con estos dos informes cualquier Administración responsable, cualquier Administración honrada simplemente, habría decidido parar y esperar antes de iniciar la constitución de una sociedad condenada a la quiebra porque no tiene posibilidad de obtención de ingresos hoy en día.

Pero es que aún hay más, porque según advierte el Servicio de Patrimonio, por parte de su departamento se intenta demostrar que la principal ventaja —o una de ellas— de la creación de Nafarbide como sociedad pública es que la considera como sociedad de las conocidas como de mercado. Claro, ¿cuál es la ventaja? Que de esta forma, si la sociedad se endeuda, no consolida cuentas con la Administración foral, es decir, no computa a efectos de déficit, por ejemplo, y eso, pues sí, es una ventaja, y lo justifica así.

Pero es que resulta que en el informe de Patrimonio, por mucho que usted esté diciendo que estamos esperando la respuesta de si podemos consolidar cuentas o no, en el informe de Patrimonio se le dice que ya la IGAE, que es la que tiene que calificar este tipo de sociedades, ha

comunicado con fecha 25 de abril de 2023 que las cuentas de la sociedad van a consolidar. Esto lo dice el informe de Patrimonio. Usted dice: «todavía no nos han dicho». Pues aclare esto. Desmienta al Servicio de Patrimonio, desmienta a la IGAE, porque han dicho que consolidan y, por lo tanto, computan a efectos de déficit. Otra de las ventajas ya se cae. Como dice también el informe del Servicio de Patrimonio, se pierde así una de las justificaciones más relevantes para la creación de Nafarbide. No consolida cuentas. Pues sí consolida, y ustedes ni lo corrigen.

Sin embargo, a sabiendas de nuevo de estas advertencias de inviabilidad, de estas advertencias de falta de justificación, ustedes, con el Gobierno en funciones, el 28 de junio deciden crear una sociedad que tanto el Servicio de Patrimonio como la Intervención han informado de manera desfavorable. Pero no solo eso, sino que siguen adelante y el 27 de febrero de este 2024 usted, junto con el Consejero Arasti, la Consejera Fanlo y sus respectivos directores se constituyen en consejo de administración, y un mes después se vuelven a reunir con el único fin, el único punto del orden del día, de nombrar un director gerente a un exconcejal socialista del Ayuntamiento de Pamplona que en este momento desempeñaba las funciones no sé si de aparejador o de técnico en el Gobierno de Cantabria. Esa es toda la actividad que han realizado ustedes.

Ahora dirán que han hecho muchas cosas más. Por eso le pregunto: ¿han hecho algún encargo? Díganos qué encargo han hecho y con qué procedimiento, porque no nos lo ha dicho. ¿Qué ha hecho la sociedad aparte? ¿Han contratado a alguien más? Díganoslo, porque a fecha de respuesta de la CPEN de menos de un mes nos dicen que no había nadie en la plantilla, la única plantilla era el gerente, que ha estado dos meses solo y sin posibilidad de llevar a cabo el objeto social de la sociedad porque no podía establecer los ingresos.

Díganos qué previsión tienen. Dice: «hombre, es que está al llegar el acuerdo, la aprobación del marco tarifario, es que está al llegar». Díganoslo: «aproximadamente en un mes vamos a tener noticias y se va a resolver todo». Pero díganoslo, porque mientras tanto tienen una sociedad fantasma, una sociedad sin actividad, una sociedad que tiene a un gerente, que encima lo han calificado como de nivel A porque es complejísima y, por lo tanto, va a cobrar el máximo que puede cobrar un cargo en el sector público de la Administración Foral.

Y es una sociedad supuestamente creada para generar recursos que, por el momento, solo puede generar gasto y déficit, y usted es el obligado, por mucho que le fastidie, por mucho que se enfade. Me da igual, enfádese con UPN, con el PP, con los Parlamentarios, con el sursuncorda, pero usted viene aquí para dar explicaciones y nos tiene que dar explicaciones de por qué esta sociedad lleva varios meses haciendo gasto sin tomar todavía ningún acuerdo, o qué acuerdos, porque no nos ha dicho ninguno, sin adoptar el Gobierno ningún encargo, ninguna encomienda respecto de la sociedad, y por cuánto tiempo vamos a estar así. Esa es la respuesta que tiene usted que dar aquí, ante el Parlamento.

A partir de entonces usted puede echar las culpas a lo que quiera y hacer las declaraciones políticas que quiera. Pero lo primero, su obligación, que también para eso cobra y para eso está en el puesto, es dar las explicaciones oportunas, las que le pedimos los Parlamentarios. Y si no las puede dar, diga: «pues mire, no lo sé, no sé para qué estamos aquí, pero...» O diga, como aquella: «cuando pueda ya le daré las explicaciones». «Cuando pueda ya le diré para qué sirve esto».

Porque las justificaciones de sus actuaciones, de todas estas que hemos comentado, de todas estas que dicen los informes, hasta el momento son insostenibles. Y le repito: ¿en qué fecha tiene previsto conocer la supuesta aprobación del marco tarifario de la Comisión Europea? ¿En qué fechas? ¿Saben algo de esto? Mientras tanto, ¿va a seguir percibiendo las retribuciones el gerente, a pesar de la inactividad de la sociedad, conforme a su objeto social? Una sociedad que no puede realizar actividades a día de hoy, ¿va a seguir realizando el gasto y causando la situación deficitaria que en estos momentos se produce?

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Tiene que ir terminando, señor García de Muniáin... Sánchez de Muniáin.

SR. SÁNCHEZ DE MUNIÁIN LACASIA: (RISAS). No. Soy Sánchez de Muniáin, sí.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Se le acaba el tiempo.

SR. SÁNCHEZ DE MUNIÁIN LACASIA: A día de hoy, señor Consejero, ¿cuántos trabajadores integran la plantilla de Nafarbide? ¿Qué cometidos tiene a día de hoy, no qué cometidos piensa que ha de tener? ¿Y qué cualificación tienen todos esos trabajadores, si es que hay alguno más que el gerente, y qué cometidos? Eso es también lo que queremos saber. Muchas gracias, y perdone si me he alargado.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): A continuación tiene la palabra el señor Lecumberri, del Partido Socialista, cuando quiera.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Muchas gracias, señora Presidenta. Bueno, ya vemos que aquí algunos están intentando importar esos modos y usos que se utilizan, desgraciadamente, al menos en nuestra opinión, en algún que otro Congreso o Parlamento. Es una desgracia si, desde luego, esa es la conclusión a la que han llegado como única fórmula de intentar superar lo que todos sabemos que han sido varios descalabros seguidos a nivel electoral. Porque decía el señor García que esta sociedad no es tonta y que «ya les conocemos». Efectivamente, esta sociedad no es tonta y ya los conocen a ustedes, y no solo los conocen, sino que incluso con préstamos o parasitando votos de los demás ya vemos los resultados que obtienen. Y también se lo digo, si sus nuevos estilos van a ser estos, los del griterío, los de las palabras altisonantes para luego, al final, no acabar diciendo nada, porque yo creo que con menos palabras —o la creación de circo, sí, señor Sánchez de Muniáin, como usted quiera llamarlo—, con menos palabras altisonantes, incluso un poquito menos zafias y simplonas, podrían haber dicho cosas más interesantes. No lo dudo.

Desde luego, tal como lo han planteado aquí, creo que nos hacen a todos un favor, porque no he visto ninguna sustancia en lo principal, que es por qué se oponen a que una ley que está en vigor, que se aprobó en este Parlamento, que entró en vigor el 1 de julio, se cumpla. Una ley que decía básicamente dos cosas: una, que hay que poner en marcha un canon a vehículos pesados que atraviesan nuestra Comunidad por las vías rápidas; y, dos, que para ello o asumía esa función la Administración o tendría que asumirla una empresa pública. Por cierto, no había una tercera vía, como ha nombrado el señor García. Lea la ley y verá que solamente hay esas dos vías. No hay una tercera vía de empresa privada ni nada por el estilo. Aunque le parezca mentira al Partido Popular, no existe esa vía, y esa vía, que se llama privatización, que yo entiendo que

desde un punto de vista político puede tener su fundamento, desde el punto de vista de la gestión del dinero público, tanto en el ingreso como en el gasto, no existe en la ley que está en vigor y que aprobamos.

Digo esto porque tenemos unas carreteras, tenemos unos gastos de conservación y de estructuras, y solamente tenemos dos vías de ingresos: la actual, que es que cobramos peaje, con los impuestos, a todos los ciudadanos navarros, que son los que lo pagan, o la que nosotros creemos que es más justa, y es que tendrán que pagarla las personas o empresas que las utilizan, especialmente en este caso, tal como marca la ley, con los vehículos pesados que circulan, según los porcentajes del propio Gobierno de Navarra, en un 88 % solamente en tránsito, es decir, que usan nuestras carreteras pero no pagan ni su conservación ni el resto de costes que supone su paso por nuestras carreteras navarras.

Por eso, como digo, lo que ustedes no han desmontado es cuál es el problema en que este Gobierno y este departamento cumplan con una ley que está en vigor y hagan lo que les obliga la ley a hacer. Y es cierto, además, y entran ustedes también aquí, siento decirlo, en una flagrante contradicción que entiendo que les pueda molestar, pero ya en el 2007 plantearon ustedes, cuando estaban en el Gobierno, canon por uso y crear una sociedad pública que gestione ese canon por uso.

La decisión que tomaron —desgraciadamente para todos los navarros— fue la apuesta por una fórmula como son los peajes en la sombra, que nos están costando ochenta millones al año y que así van a seguir costándonos durante al menos quince años más. Por cierto, comparativamente a los cincuenta millones que tenemos en los Presupuestos Generales de Navarra para la conservación de las estructuras de las carreteras. Lo digo para que nos hagamos una idea de lo que nos está costando la decisión que ustedes tomaron en contra de la decisión que se tomó cuando se aprobó esta ley y que ahora se está poniendo en marcha.

Y dicen ustedes: «¿para qué hace falta?» Decían: «no, es una empresa que no tiene actividad». No, señor Sánchez de Muniáin, no solo no tiene una actividad, sino que tiene claramente un objetivo, y es el de que se ponga en marcha la ley que aprobamos para poner los cánones y para poner los peajes a los vehículos pesados en las vías rápidas. Esa es la función. Y para eso hay que avanzar en los permisos europeos, para eso hay que avanzar en las decisiones técnicas de cómo y de qué manera se van a cobrar esos peajes cumpliendo la normativa europea, y qué sistemas de recaudación vamos a tener para poder tener los ingresos suficientes para que mantengan los que usan las carreteras el costo de su conservación.

Y como usted sabrá —estoy seguro de que lo sabe, señor García, y el ausente seguramente también lo sabrá—, la Unión Europea exige dos requisitos principales para poder cobrar esos peajes según su directiva. Uno de ellos es que los instrumentos técnicos de cobro no ralenticen el tráfico, y, por tanto, tiene que haber unos medios técnicos que posibiliten el no tener que entorpecer o frenar el tráfico, y también que los gravámenes no sean discriminatorios para el resto de usuarios, que ni obstaculicen ni sean discriminatorios.

Y en ese sentido es en el que se está trabajando ahora mismo desde la creación de Nafarbide, y si no se hubiera creado, no se hubiera podido estar haciendo, y si no se hubiera podido estar haciendo y tomando este tipo de decisiones, no se hubiera podido estar negociando con la Unión

Europea y, por tanto, no hubiéramos conseguido tener la autorización, que es preceptiva, para poner en marcha lo que la ley nos obliga a poner en marcha.

Y en el fondo de todo esto, con todas estas palabrerías altisonantes y todas estas cosas que dicen ustedes lo único que intentan es no ya poner en duda un proyecto que es claro, que es legal y que es el cumplimiento de un mandato, sino torpedear un proyecto en el que nosotros creemos, que es el proyecto que está reflejado en esta ley, y en el que ustedes no creen, pero como no tienen fuerza ni votos suficientes como para poder torpedearlo y paralizarlo, pues nos vienen ahora con estas maneras subrepticias para intentar frenarlos.

Creemos que esta sociedad pública se ha constituido, además, con el cumplimiento de todas las normativas y todas las exigencias documentales, efectivamente, si no, no se hubiera podido poner en marcha. Es cierto que hay un informe, bueno, dos informes que dicen lo mismo, que son lo mismo, tanto de Intervención como de Patrimonio. Yo debo decir que a nosotros nos ha resultado un poco contradictorio lo que dicen esos informes, desde el respeto a lo que dicen, pero, bueno, también tendrán que respetar lo que decimos los demás. Cuando un informe dice —leo textualmente— que no debería crearse la sociedad hasta que la Comisión Europea autorice el sistema, y cuando dice que no tiene viabilidad porque no tiene ingresos, claro, esto es la pescadilla que se muerde la cola. Nosotros podríamos decir: precisamente para eso se crea la sociedad, para que la Comisión Europea autorice y para empezar a tener ingresos que permitan la viabilidad. Si usted no constituye la sociedad pública, no va a poder cumplir con los requisitos que precisamente son los requisitos por los que tanto la Intervención como Patrimonio ponen el informe de desacuerdo.

Para nosotros, es, como decimos, una contradicción. Y los problemas de los que hablan tanto la Intervención como Patrimonio se van a subsanar con la puesta en marcha de Nafarbide y con el trabajo que ya se está realizando por parte de Nafarbide tanto con la Unión Europea como con la resolución técnica de los muchos problemas, porque es una cuestión de cierta complejidad, que tiene la puesta en marcha de la ley que aquí se aprobó.

Y no solo eso, y ya voy acabando, sino que de las pocas experiencias —en materia de carreteras no hay muchas experiencias porque no hay muchas comunidades ni territorios que tengan competencias— que tenemos, como la de los vecinos de Gipuzkoa, y que se han puesto en marcha, precisamente se han puesto en el mismo orden que se está poniendo en Navarra, es decir, se constituye la sociedad, se ponen las soluciones técnicas, se buscan las soluciones recaudatorias, se negocia con la Unión Europea —mire usted el histórico, que lo verá muy fácil— y entonces es cuando se consiguen los permisos y se ponen en marcha las soluciones que permiten unos ingresos que mantengan la conservación, frente a otros sistemas, como los peajes en la sombra, que es pagar dos veces la misma obra por parte de todos los navarros, no solo de los que la utilizan, incluso de los vehículos pesados que están simplemente en tránsito.

Acabo. Creemos que Nafarbide es una buena solución. Creemos que se está trabajando en el camino correcto. Creemos que su puesta en marcha va a tener beneficios para el conjunto de los navarros y que va a aliviar una parte importante de la carga presupuestaria, que se podrá destinar a otras necesidades que tenemos en el conjunto de Navarra. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias a usted, señor Lecumberri. A continuación, el señor Araiz, por EH Bildu, tiene la palabra cuando quiera.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari andrea. Arratsalde on guztioi. Bueno, se preguntaba el señor García —o le preguntaba a usted, señor Consejero— por qué se crea esta empresa pública, qué razones llevan a la creación de esta empresa pública. Algunas ya las han dado ustedes, pero nuestro grupo parlamentario ha defendido la creación de la misma desde que a finales del año 2019 se crea la mesa de trabajo sobre la financiación de las carreteras y surgen distintas propuestas alternativas. En su momento oímos incluso a personal de la Unión Europea que nos contó cómo funciona todo esto por Europa, y teníamos claro que esta era una de las soluciones y era una de las alternativas.

¿Qué salió de esta mesa? Un acuerdo político en el que no sé si se autoexcluyeron o no compartieron los resultados de los acuerdos y preacuerdos que se tomaron en esa mesa. Yo creo que ese es el origen de todo esto, y usted lo sabe muy bien, señor García, más allá de sus lecturas sobre chiringuitos y todo lo demás que nos ha soltado esta tarde, que ya nos los soltó, por cierto, en una comparecencia, creo que fue el 27 de enero del 2021, cuando vino el señor Ciriza a explicarnos cómo estaba en esos momentos la constitución de esta sociedad, fundamentalmente vino a explicarnos el borrador de estatutos, y vino a pedirnos aportaciones a esos estatutos.

Por lo tanto, hay un acuerdo político, acuerdo político que se plasmó posteriormente en una ley foral, la ley foral que aquí se ha comentado ya, la 23/2022, sobre la implantación de cánones por el uso de carreteras, una ley en la que se establecía esa alternativa, la posibilidad de una gestión directa o la constitución de una sociedad para la gestión mediante este instrumento societario.

Pero es que hay más. Hay distintos informes, que ahora entraré a valorar, y hay algunos que son favorables y otros que ni siquiera se pronuncian sobre si son favorables o no, porque no es lo mismo el informe del interventor general... No ha habido reparos, señor Chivite, en esta ocasión. No hay reparo. Por lo menos no podemos decir si es suspensivo, si no es suspensivo. En otros momentos hubo reparos de la Intervención. Yo recuerdo que cuando se creó la Fundación Gizain hubo informe concreto sobre la creación precisamente sobre estos mismos temas, sobre la eficacia, sobre si era mejor una fundación, si era mejor una gestión directa, y aquello se solventó con un acuerdo del Gobierno, pero hubo reparos. En esta ocasión, por lo menos, desde la Intervención, esta es la Intervención General, no la Intervención del departamento, no ha habido reparos. Lo único que se nos dice es que no debería crearse. Bueno, es una opinión. Es una opinión fundada, evidentemente, el interventor general no es cualquiera, pero como tal Intervención General no llega ni siquiera a formular un reparo no suspensivo, es decir, no le dice al Gobierno: «a pesar de todo esto, ustedes pueden seguir adelante, pero esta es mi opinión». Aquí lo que hay es una especie de consejo que el Gobierno no tuvo a bien tomar en cuenta, pero yo creo que no va más allá del consejo.

Por lo tanto, como decía, hay otros informes, y ahora comentaré posteriormente el de Patrimonio. Hay un informe expresamente solicitado por Patrimonio, sobre el que luego discrepa del propio Servicio de Patrimonio, un informe sobre eficiencia en el que se dan una serie de razones que se podrán compartir o no se podrán compartir, pero se habla de una serie

de razones que justifican el porqué de la creación de esta sociedad frente a la gestión directa. No las voy a repetir porque están aquí, en el informe, creo que todas sus señorías las habrán leído, en la página 9. Y, desde luego, lo que sí quiero decir es que el informe del Servicio de Patrimonio lo que hace es no compartir este otro informe, y dice: bueno, evidentemente, la ausencia de pronunciamiento... La ausencia no es una condición *sine qua non* ni una condición jurídica para impedir la creación, es una valoración sobre oportunidad: vamos a esperar o no vamos a esperar; vamos a avanzar esperando que llegue una resolución o nos plantamos y esperamos que, cuando llegue la resolución, que igual no llega la resolución porque no hay operador jurídico para ello, esto, digamos, vaya adelante.

Eso es una cuestión. ¿La consolidación de las cuentas? Pues, evidentemente, es mucho más positivo que las cuentas no consoliden con las de la Comunidad Foral de Navarra que que consoliden. Hay un informe en el que se nos dice que efectivamente en el mes de abril la IGAE, la Intervención General de la Administración del Estado, dijo que no. No sé si después ha habido algún otro más o no ha habido, o si, desde luego, ustedes están trabajando, como ha dicho, para que esa consolidación no se produzca.

Pero es que luego se nos dice: no se describe cómo se llevarán a cabo las obras. Bueno, ¿pero eso es una razón para justificar o no la constitución de una sociedad? No se nos justifica cómo... Hay una limitación en las sociedades instrumentales, que no pueden subcontratar a terceros más del 50 %, eso no queda claro por el volumen, por el tipo de objeto social. No se justifica una mayor eficiencia por la sociedad frente a la prestación directa. Bueno, es lo que he dicho antes, hay una discrepancia sobre otro informe que dice que eso está justificado. Y no queda claro el control exhaustivo de la CPEN. Bueno, creo que si está debajo del paraguas de la CPEN habrá un control, desde luego, exhaustivo. No se describe ese control exhaustivo porque estamos en una empresa que va a tener un volumen de negocio de 2.600 millones de euros en treinta años, y como que habría que apretar un poco más las clavijas para que quedara claro ese control.

Bueno, yo entiendo que políticamente todo esto puede ser discutible, no digo que no, pero el Gobierno tomó una decisión, políticamente tomó esa decisión, y eso es lo que hay que valorar, criticar, compartir o no compartir, porque no hay elementos... O sea, la crítica no se puede apoyar solo en el elemento de que hay un informe que discrepa. Ya digo que hay otros informes que dicen sobre lo mismo otra opinión.

Y, desde luego, desde el punto de vista jurídico, el informe de la Secretaría General Técnica yo creo que en este caso lo dice claro. La propia Secretaría General Técnica dice que no hay ningún reparo jurídico a la creación y a las funciones de esta empresa pública. El elemento, digamos, el informe central sobre el cumplimiento o no de la legalidad lo expresa la Secretaría General Técnica, y en esta ocasión dice que no hay ningún reparo.

Por lo tanto, más allá de todo esto, yo creo que sí que existen esas razones, se pueden compartir o no, pero Navarra Suma en su momento y con posterioridad estamos viendo que UPN y el PP... UPN y el PP yo creo que igual por distintas razones, porque la justificación de UPN ha venido a decirnos que no han tenido en cuenta estos informes. Yo he hecho la valoración del informe de Intervención, entiendo que es un consejo, y el informe del Servicio de Patrimonio discrepa de otros informes sobre el mismo objeto del informe.

Por lo tanto, en ese sentido nosotros vamos a seguir apostando por esta empresa. Fue un acuerdo, fue una propuesta que se hizo también en su momento y que creemos que es positiva. Vamos a ver cuál es la respuesta que se da desde la Comisión Europea, vamos a ver si se concreta o no ya de forma definitiva el requerimiento de documentación, el contraste de documentación, todo ese ir y venir que han tenido ustedes con la Comisión Europea y, al final, más pronto que tarde se obtiene esa autorización.

Y luego usted ha dicho que hay que cumplir los compromisos adquiridos. Yo le recuerdo que en materia de los estatutos se hicieron propuestas por distintos grupos parlamentarios. No se tuvieron en cuenta, eran más que propuestas y, por lo tanto, yo lo único que le pido, y ya sabe a qué me refiero, es que, efectivamente, cumpla los compromisos. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Eskerrik asko a usted. Muchas gracias. A continuación tiene la palabra el señor Azcona, por Geroa Bai. Cuando quiera, diez minutos, como sabe.

SR. AZCONA MOLINET: Muchas gracias, Presidenta. Agradezco las explicaciones y también la puesta al día sobre una cuestión que nos parece importante, que trajo mucho debate en la legislatura pasada, y como se ha dicho un poco en el histórico, que también está encima de la mesa el debate sobre la puesta en marcha de un canon en carreteras desde hace ya años. Es un debate que atiende a un problema fundamental de sostenibilidad, de suficiencia para financiar las necesidades de la red de carreteras, que son extensas. Como decíamos y como se hablaba en aquellas mesas y en aquellas reuniones, se valoró anualmente entre unos setenta y noventa millones de euros la conservación y mantenimiento de lo que actualmente tenemos.

No vamos a entrar a repetir cada una de las obras, que algunas han ido pasando por esta Comisión a modo de mociones, pero que sumaba más de mil millones de euros de necesidad de inversión. Por tanto, es evidente que está detectada hace décadas la necesidad de buscar un modelo de financiación, un modelo de sostenibilidad financiera para acometer las infraestructuras necesarias en carreteras y, sobre todo, también para poder llevar adelante su conservación y mantenimiento de forma sostenible. Un debate que nos llevó, como hemos dicho, en esa mesa de carreteras a llegar a una serie de conclusiones.

El señor García, con el que compartimos algunas de las primeras sesiones, sobre todo aquella mesa de carreteras, habla ahora de que la decisión estaba tomada desde el inicio. Yo participé en esa mesa de carreteras, participamos todos en la mesa de carreteras. En ese momento Unión del Pueblo Navarro estaba representado por el señor García en esa mesa de carreteras como miembro de Navarra Suma, y la decisión, por decirlo de alguna forma, las diferentes posibilidades se pusieron encima de la mesa una vez analizados los datos de todas las circunstancias en las que estábamos. Yo creo que eso fue así, y luego el acuerdo político que llevó adelante la mayoría parlamentaria.

Yo creo que ha habido dos diferencias entre las solicitudes de comparecencia. Yo creo que hay dos preguntas que es importante responder. La primera, que la hacía el Partido Popular, era por qué se han lanzado a montar, decía, este chiringuito, nosotros hablamos de la sociedad pública que tiene que gestionar las carreteras, y yo creo que la respuesta ya se ha dado. Además, creo que participó, si no me equivoco, en varias sesiones, algunas de ellas con miembros de la

Comisión Europea y también con el propio Bidegi, que es el ejemplo más cercano que tenemos en Navarra de la gestión de las vías de alta capacidad mediante un canon. Y en Bidegi, que lo han hecho recientemente, ya sabemos el itinerario que han seguido para ir recibiendo las diferentes autorizaciones, y yo creo que eso hay que tenerlo en cuenta a la hora de funcionar. Además, creo que en esas sesiones tuvimos muy en cuenta, como hemos dicho, las experiencias más cercanas en la constitución de este tipo de sociedades. Hablaban de constituir la sociedad y luego, desde esa misma sociedad, desde ese mismo organismo, ir dando los diferentes pasos para poner en marcha la funcionalidad de esta sociedad.

La segunda pregunta, que la hacía Unión del Pueblo Navarro, más allá de entrar en los diferentes informes que ya se han puesto en consideración, es cuánto se va a tardar, porque dice Unión del Pueblo Navarro que, mientras tanto, estamos destinando dinero público sin recibir financiación. En primer lugar, es evidente, como se ha dicho, que dependemos de esa respuesta de la Comisión de Europa, de que dé ese visto bueno. Una respuesta que sí que es verdad que está tardando más de lo que deseáramos todos y todas, porque estamos esperándola hace tiempo. Sabemos que recientemente se ha estado precisamente allí para intentar acelerar este procedimiento y desde Geroa Bai emplazamos a seguir en ello, porque creemos que es importante esa respuesta.

Aquí yo creo que sí hay que entrar a la cuestión de fondo. Nos preocupa, cuanto más se alarga en el tiempo, la imposibilidad de conseguir los recursos que estamos buscando para el funcionamiento de la empresa y, por tanto, para las carreteras. Pero nos deberían preocupar mucho más algunos otros informes, como por ejemplo los de Comptos, que hablan de que todavía nos quedan por gastar 1.585 millones de euros de aquí al 2044 en peajes en sombra. ¿Por qué digo esto? Porque es importante, y eso sí que está consolidado en el presupuesto, porque no son 80 millones, señor Consejero, en su presupuesto, en su departamento, tiene ciento y pico millones de euros destinados a peajes en sombra, 80 para carreteras y, si no me equivoco, aproximadamente 25 o 30 destinados a la ampliación de la primera fase del Canal de Navarra. Es decir, 100 millones de euros mediante un modelo que es el que en el acuerdo político decíamos que hay que quitar de encima de la mesa o, mejor dicho, hay que desterrar de esta tierra. ¿Por qué? Porque, como hemos dicho, de aquí a 2044 —y me refiero al último informe de Comptos, que desde Geroa Bai emplazamos tanto a Unión de Pueblo Navarro como al Partido Popular a que lo tengan en cuenta, porque ya no estamos hablando de supuestos ingresos o posibilidades a futuro de una propuesta que hay encima de la mesa, sino de lo que está pasando, de un modelo que ustedes implantaron— faltan todavía de pagar 1.585 millones de euros.

Por tanto, ustedes, que evidentemente vieron que había un problema de financiación para acometer las carreteras y para llevar adelante la sostenibilidad de las carreteras como existe ahora mismo, propusieron un modelo que ha fracasado y no solo no ha conseguido el objetivo, sino que ha aumentado el problema, es decir, ha aumentado el gasto sin tener, en este caso, una conservación del conjunto de la red de carreteras de Navarra de forma, vamos a decir, deseable. Y no tiene nada que ver esto con estar en contra de las autovías. Yo vengo todos los días de Lodosa por la autovía, y desde luego que hay una mejora importante, pero es que lo que estamos criticando desde Geroa Bai es que se va a pagar cuatro veces más de lo que se hubiese hecho mediante otro modelo. Desde luego que queremos que haya una autovía y queremos que haya autovías para venir de la Ribera y queremos que haya autovías para venir desde Lodosa o

venir de Tierra Estella a Pamplona o para ir a otras zonas de Navarra, pero lo que no queremos es que se pague cuatro veces más que si hubiésemos elegido otro modelo. Por eso estamos proponiendo otro modelo de gestión en este caso.

Como decíamos, atiende a un acuerdo político, no lo voy a repetir, hay ejemplos y, desde luego, lo que no podemos repetir y tenemos que desterrar es el modelo que ahora mismo está coartando las posibilidades.

Luego sí que quiero hacer referencia —el señor Consejero seguramente lo espere de Geroa Bai, de este portavoz— al debate que hubo en torno a la proposición de ley que trajo a este Parlamento y se aprobó respecto al uso y al canon. Debo recordar que desde Geroa Bai, y lo tengo que decir, señor Consejero, porque usted me lo ha dicho en la primera intervención, hablábamos de que el plazo que marcaba esta proposición de ley no se iba a cumplir. Lo dijimos y no firmamos la proposición de ley. Sí que la apoyamos luego con una serie de enmiendas que todavía están y son muy importantes, porque algunas hacían referencias que van de acompañamiento al sector, que tiene que ver con los sesenta días para flexibilizar los plazos de pago o la clasificación de vehículos según tonelaje, que no estaba reflejada en la proposición, o los recargos proporcionales de impagos, es decir, medidas de acercamiento al sector que proponían.

Ese acuerdo para aprobar esta ley, y también en el acuerdo programático que tenemos suscrito para esta legislatura, no solo habla de la creación y la gestión de la sociedad pública Nafarbidetxe, sino que también habla de las medidas de acompañamiento al sector. Creemos que la implantación o la puesta en marcha del posible canon a futuro tiene que ir acompañada de estas medidas de acompañamiento que está reclamando el sector, unas medidas que, como hemos dicho, las tenemos en el acuerdo político y también en el acuerdo que nos llevó a votar a favor de la ley del canon.

Respecto al plazo, como ya lo alertamos desde el principio, sabíamos que habría que modificarlo y, por tanto, se ha traspasado ese plazo, y lo modificaremos. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Eskerrik asko, señor Azcona. A continuación, el señor López, por Contigo-Zurekin, tiene la palabra. Cuando quiera.

SR. LÓPEZ CÓRDOBA: Eskerrik asko, lehendakari andrea. Muchas gracias, señor Consejero. Señor López, señor Colmenar, gracias por haber venido y por las explicaciones. De todo lo que se ha dicho aquí, de sus explicaciones y de lo que han comentado los portavoces que me han precedido, saco varias cosas. De la intervención del portavoz del Partido Popular yo saco que igual no se ha enterado de que la campaña de las elecciones ya ha acabado y que podemos volver a rebajar el tono y hablar en tono más cordial.

De la intervención de UPN y también de la del Partido Popular saco claras dos cosas: una, que cuando se trata de informes del departamento solo van a coger aquellos que dicen lo que quieren oír y van a obviar los demás sin importar que sean contradictorios unos con otros, ni siquiera el número de informes que hay a favor o en contra, porque es cierto que hay un informe de Patrimonio y hay un informe de Intervención que hacen unas afirmaciones, pero tenemos un informe de análisis del grado de cumplimiento del SEC, el informe jurídico, el informe de

eficiencias solicitado por Patrimonio, el informe de la CPEN. Entiendo que los informes de Patrimonio e Intervención son preceptivos, y precisamente son estos informes los que pueden establecer y definir cuáles son los riesgos y las oportunidades. Estos informes tienen la capacidad de parar un expediente, y no es el caso.

La segunda cosa que saco en claro también de esta intervención es que, señor Consejero, no van a dejar de inflarles a comparecencias a usted y a todos los miembros de esta Comisión por cada coma o cada tilde que esté mal escrita en alguno de estos informes. Yo, y lo digo de manera totalmente personal, creo que están errando el tiro con este enfoque hacia los expedientes del departamento, creo que ya lo he dicho en alguna ocasión, pero obviamente es decisión suya y es totalmente legítimo.

De las explicaciones que ha dado el señor Consejero, si he entendido bien todo, saco lo siguiente. Existen múltiples informes que hablan positivamente de la viabilidad de la sociedad pública; es preceptiva una autorización proveniente de Europa para que la empresa pública pueda entrar en funcionamiento; este permiso europeo requiere, para recibir la autorización final, que ya exista una empresa creada que cumpla las condiciones requeridas. En otras palabras, que, si hiciéramos a la inversa, si esperaríamos al permiso sin tener la empresa, lo que tendríamos sería una autorización que requeriría de la creación de una empresa pública, entiendo, en las mismas condiciones en las que se está trabajando ahora. Es decir, que tendríamos que seguir los mismos pasos para llegar a un mismo fin, pero retrasándolo un tiempo —no sé si esto es correcto—, un tiempo que, según he entendido, se mide en años, tres o cuatro años. Creo que aquí también está el quid de la cuestión. Parece que ahora nadie quiere la empresa pública, pero aquí se ha hablado, y es cierto, de la Ley Foral 23/2022, que dice que hay que establecer un canon a los vehículos pesados y establece dos herramientas, o gestión directa o sociedad pública, porque el tema de las privatizaciones, aparte de que no lo contempla, ya hemos visto lo bien que funciona y lo rentables que son para la Administración Pública. Nótese la ironía en mis palabras. Pero, vamos, si el quid de la cuestión está en el momento de la creación, yo creo que lo que nos conviene es adelantarnos, que cuando llegue la autorización esté la empresa creada.

La verdad es que lo malo que tiene hablar el último es que me parece que ya han dicho prácticamente todo lo que iba a decir yo. Así que nos gustaría que nos aclarara si sabe un poco cómo están las últimas reuniones que han tenido con Europa para saber si se prevé algún momento de llegada de la autorización y si tienen calculada la amortización de la inversión que se tiene que hacer en la empresa pública. De momento es todo.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias, señor López. Ya para determinar el turno, tiene la palabra del señor Jiménez, representante de Vox. Cuando quiera.

SR. JIMÉNEZ ROMÁN: Gracias, Presidenta. Bienvenidos, señor Consejero y equipo. Dicen que ya llueve sobre mojado. Parece que a ustedes les sigue la fatalidad. Tenemos los túneles de Belate, las luminarias y ahora la creación de una empresa fantasma —no se puede llamar de otra forma—, que es una sociedad pública con una magnífica retribución, y nos alegramos por el director.

Los dos informes, que son esos objetivos, yo creo que nadie los discute, desfavorables, pero aparte de la legalidad y del coste de oportunidad, que entendemos que no ha sido oportuno, lo

único que está generando ahora mismo es despilfarro, tenemos el grifo abierto. No sé qué tiempo vamos a estar, tres meses, dos años, cinco años, porque el fontanero tiene que venir, y yo tengo el grifo abierto de casa. ¿Hasta cuándo? Pues no sé.

No se entiende, la verdad —es de sentido común, sin irme a la legalidad y a tantas leyes que se generan y se crean—, que dé luz a una sociedad pública que, de entrada, lo único que tiene es una estructura, un consejo de administración, un gerente, y estamos a la espera del visto bueno de la Comisión Europea. Entendemos, por tanto, que lo único que se está generando ahora mismo es un perjuicio económico a los navarros. Una cosa es ser proactivo y adelantarse, y otra cosa es lo que entendemos que es un despilfarro de recursos, así de claro.

La actividad, usted lo ha dicho, es bien escasa. Estudios para cobrar, posible implantación, etcétera. Eso, cualquier empresa, cualquiera que hayamos montado una empresa, sea comanditaria, colectiva o anónima, sabe que lo primero que se hace antes de montar una empresa es la viabilidad, el análisis, los futuros clientes, etcétera. Aquí, por lo visto, nos hemos adelantado.

Nos dicen que hay que estar preparados para cuando venga esa autorización. En toda ley, en toda norma, siempre hay tiempos transitorios a los que perfectamente nos podríamos adecuar y crear la empresa, o hacerla de gestión directa o la que sea.

No sé, es que, sinceramente, ya está dicho todo. Lo que sí me llama la atención es que se constituya una empresa, repito, fantasma, porque no tiene nada, simplemente tiene un consejo de administración, tiene un gerente, y estamos a la espera de que venga el fontanero, que no sabemos si va a tardar dos meses, cinco meses o cinco años. Mientras tanto, ¿qué? ¿Seguimos pagando? ¿Seguimos con el grifo abierto? Sinceramente, yo creo que eso cualquier navarro no lo entiende. Es más, y repito, alguien que quiere iniciar, un emprendedor de cualquier tipo de actividad, cualquier empresa, lo primero que espera es a que le llegue la licencia de obra de actividad o lo que sea, y no se mete y se tira...

Por terminar, dicen que el que espera desespera, y nosotros seguiremos aquí despilfarrando, y espero que venga pronto esa autorización por el bien también de los navarros. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias. Vamos a suspender la sesión cinco minutitos. Gracias.

(Se suspende la sesión a las 16 horas y 32 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 16 horas y 39 minutos).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Si les parece, reanudamos la Comisión. En primer lugar, le vamos a dar la palabra al Consejero, que tiene diez minutos de réplica para hacer la respuesta a las intervenciones de los grupos. Así que cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Chivite Cornago): Muchas gracias, Presidenta. Vamos a intentar aclarar algunos puntos que parece que, aunque se han explicado, no se han entendido o no se han querido entender. Quiero empezar recordando que Navarra tiene

competencias en materia de carreteras. Esto ya es un dato muy importante, porque esto nos obliga a ocuparnos nosotros tanto la gestión del mantenimiento como de cómo pagarlo.

Debo reiterar que la constitución de Nafarbide es un mandato del Gobierno de Navarra, que viene avalado por una serie de informes, incluso una resolución del acuerdo de la Secretaría General Técnica, en el que, como he explicado, hay una serie de informes, no voy a decir los mismos, pero sí me voy a parar en uno en concreto, que es el Plan de actuaciones, inversión y financiación, porque aquí parece que no ha habido ningún cálculo. Un chiringuito. Señores, aquí hay un plan, aparte de todos los informes que he explicado antes, pero me quiero centrar en este, porque aquí de lo que se habla es de la previsión de costos de implantación, de la previsión de costos de inversión necesarios para el cobro, de los sistemas de cobro, de los sistemas de devolución, y de donde salen todas esas cifras que estamos hablando, entre las cuales, y también lo quiero remarcar, se incluyen todos los gastos de implantación. Es decir, Europa lo que autoriza es a una horquilla de peajes, en la cual se incluyen todos los gastos de implantación y todos los gastos de gestión a treinta años. Eso es lo que se gestiona con Europa. Me parece que es relevante, porque aquí lo que demuestra, temas que están en los expedientes, temas que se hablaron, temas que, como se ha explicado aquí, tuvieron sus diferentes mesas de trabajo, y aquí se está obviando, entiendo que como habitualmente, de manera poco... con poca moral.

Se habla de que no está el encargo del objeto social. Oiga, el objeto social de Nafarbide es muy claro y muy limitado. A la A-1, A-10, A-15, A-68 y a la A-121. No puede extralimitarse a nada más ni a nada menos, o sea, tiene que gestionar esas carreteras. Y para cualquier otra modificación que haya que hacer hay que modificar los estatutos. El criterio que se sigue está claro: quien usa y contamina paga. Ustedes están hablando de gastos para todos los navarros y tal. Son estas vías, son de alta capacidad, solo para vehículos pesados, y ya hemos explicado que prácticamente el 90% de esos vehículos pesados no son de Navarra, son solamente vehículos de paso.

También se ha explicado por activa y por pasiva que no es un chiringuito inventado, que esto viene de largo y que, además, hay una ley del canon —lo decía Javier Lecumberri— que obliga a la implantación, además de los compromisos de Gobierno, además de los acuerdos, me atrevería a decir que hasta del sentido común.

También estamos hablando de la utilización de Europa, y nos piden certezas. ¿Qué más quisiera yo que tener certezas de cuándo va a definir Europa qué día, qué hora me va a dar el certificado de que podemos cobrar? Ya les hemos dicho desde cuándo empezaron las gestiones y en qué consisten. Consisten en evaluar cuánto son los costes de implantación, cuánto son los costes de gestión, cuántos vehículos prevemos que van a pasar, y es en lo que se está trabajando. Somos optimistas, porque ya se lleva mucho caminando. Pero ¿quién lo sabe? Pues no tenemos esa fecha, aunque, insisto, somos optimistas porque en las últimas conversaciones vemos que estamos llegando a un acercamiento de cuáles son los datos que Europa quiere tener para que nos pueda dar ese permiso.

Se habla de cuándo está previsto implantar los arcos del sistema de cobro y cuánto costarán los peajes. Insisto, lo que costarán los peajes está en negociación, y Europa nos dará una guía. Lo he explicado antes, pero creo que para comprenderlo, primero igual es escuchar, ¿verdad, Javier García?

Por otro lado, estamos hablando del destino de la recaudación. El destino de la recaudación, como les he explicado, no solamente es algo que va a cubrir el tema de los próximos treinta años. ¿Europa lo que calcula son treinta años anteriores? (MURMULLOS). Tiene en consideración los treinta años anteriores, cuánto se ha invertido en la carretera, cuánto se ha gastado para el mantenimiento. Claro, esa es una información que para los últimos años es fácil, por el tema informático, pero no es tan fácil, no está tan bien recogido hace treinta años cuánto se gastaba en cada carretera, y es un trabajo, les aseguro que intenso.

En el tema de la suficiencia financiera de la inversión, la suficiencia financiera de la inversión vendrá por toda la definición. Toda la definición, que ya he explicado que es un tema complejo, porque encima es un sistema vivo. Es que cada día, con esto de la inteligencia artificial, los nuevos sistemas, los avances por satélite, cada día estamos hablando de nuevas posibilidades. Incluso en Europa se está hablando de por el número de pasajeros que vayan en el coche, por el tipo de vehículo, más contaminante o no contaminante. Es decir, nos enfrentamos a un reto tecnológico muy importante. (MURMULLOS). Hasta la forma de conducir, sí. Realmente estamos en unos sistemas que son altamente complejos, y es la primera decisión que tiene que tomar y en lo que está —ya he dado también las explicaciones pertinentes— el gerente implicado en sus trabajos.

Tengo que decir que, con el compromiso que se adquirió para el tema de la gestión, hemos evaluado el tema de las necesidades de actuaciones en la ley, las necesidades de actuaciones en los estatutos, y, como estoy explicando, es un tema complejo que va a requerir de modificaciones. Pero no vamos a estar continuamente haciendo modificaciones. Entonces, en este momento que es fundamentalmente administrativo, de presupuesto y de preparar el proyecto, el Gobierno y CPEN consideraron que era más operativo que, por ahora, quienes formasen el Consejo de Administración fuesen miembros directamente relacionados con estos trámites.

Pero también tengo que decir que lo mismo que las leyes, los consejos de administración y los estatutos tendremos que ir adaptándolos a cada momento de la puesta en marcha de Nafarbide, y ese es nuestro compromiso.

Como siempre, UPN y PP acusan de cuestiones que no tienen mayor recorrido, está en su espiral de «todo está mal», en su carrera por ver quién dice la mayor barbaridad, da igual que el asunto en cuestión sea legal, que esté acordado, ya sea en el Gobierno, les da igual, su misión es afean, piden explicaciones pero no escuchan, se les dan y dicen que no se les han dado. En fin, estamos en esa rueda, como aquí han corroborado otros grupos.

Se lo he dicho en muchas ocasiones: nosotros hemos venido a ser la solución a los problemas que ustedes generaron. Ustedes revuelven y nosotros resolvemos. La hoja de ruta marcada por Nafarbide es ambiciosa. Ya hemos estado hablando aquí de que es una empresa que va a gestionar muchos millones, y desde Cohesión Territorial empujamos para que Navarra esté a la altura de las directrices europeas, y lo hacemos cumpliendo con el acuerdo de legislatura, acuerdo acorde con el consenso parlamentario y con base en el acuerdo de Gobierno. Avanzamos para mejorar la seguridad de las y los navarros, avanzamos para mejorar la financiación del mantenimiento y conservación de carreteras de Navarra como servicio público. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias a usted, señor Consejero. Ya saben que tienen derecho, si así lo estiman oportuno, para hacer alguna observación o pregunta, a una segunda ronda de intervención muy breve. Entonces, pregunto a los grupos quién quiere intervenir. UPN, PP, EH Bildu, Partido Socialista. Todos menos el señor López. Entonces vamos a continuar.

SR. SÁNCHEZ DE MUNIÁIN LACASIA: Perdón, una duda. Creo que ahora este turno es de mayor a menor, ¿no? (MURMULLOS).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Por tanto, de nuevo tiene la palabra el señor García, cuando quiera, por cinco minutos como máximo.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias. No haré uso de los cinco minutos o tres minutos que están establecidos. Sin más, le escucho, señor «Óscar Chivite». Ha dicho usted: «Javier García». Le escucho, pero también es importante contrastar lo que usted va diciendo con las cosas que ustedes decían. Como tengo la costumbre de guardar absolutamente todo, porque creo que es importante, tengo aquí, por contestar al señor Lecumberri, la Comisión en la que, el señor Ciriza en mayo nos informaba del plan poner en práctica el sistema de peajes. Cuando hablo de que había tres opciones, es que el Consejero, el señor Ciriza, efectivamente planteaba tres opciones, tres opciones que derivan de un informe que hizo Deloitte, en el que ustedes, como digo, estaban totalmente en contra de esa puesta en práctica de peajes que informó el señor Ayerdi el 22 de marzo del 2019. Allí los que estuvimos presentes pudimos escuchar cosas como que había que abordar la financiación y que no tenía que ser a través de nuevos impuestos. «Entendemos que la Administración tiene que buscar ideas imaginativas», eso decía Garmendia Pérez, que, como digo, estaba en contra de los peajes y, además, ponía a caldo al Consejero. «El Partido Socialista no votará nunca a gravar a impuestos al ciudadano», esto es de la hemeroteca del propio Parlamento.

Entonces, si su imaginación, la del Partido Socialista, llega hasta poner en práctica peajes, ahora puedo entender la forma de gestionar en ciertas materias. Como digo, se plantearon esas tres opciones y también se nos facilitaba una serie de datos, que luego es cierto que han ido cambiando, en los que hacían una valoración de lo que se iba a mandar a Europa para solicitar la autorización en su momento. Hablaba de la tarifa, el tipo de tarifa que se iba a plantear, el coste por kilómetro que se iba a plantear en aquella Comisión, al igual que también se hacía una previsión de ingresos y deliberación del presupuesto para conservación de las vías. Se nos decía que se iban a ingresar aproximadamente 45,5 millones de euros en total, quitados impuestos, y se iba a liberar de los Presupuestos Generales de Navarra —que parecía que antes eran partidarios el Partido Socialista y Podemos—, para ejecutar la financiación de las carreteras, de 5 millones. Por lo tanto, estamos liberando 5 millones de euros de las arcas forales, información que, como digo, plantea el anterior Consejero, Ciriza, que no es sacada de ningún sitio ni de ningún panfleto, como ustedes tratan siempre de menospreciar.

Yo creo que queda patente el hecho de que, efectivamente, no tiene viabilidad económica. Se habló en otras ocasiones de que el propio departamento gestionase directamente los peajes y se podía, además, gestionar. Yo le hago una petición al Consejero en su momento y, efectivamente, él me habla de la rentabilidad económica de la constitución de una empresa

pública. Yo difiero de ese posicionamiento totalmente, porque evidentemente estamos viendo que la rentabilidad es para algunas o algunos en este caso.

Yo la verdad es que quedo totalmente sorprendido porque, efectivamente, aquí los propios técnicos del departamento claramente dicen que no era la mejor opción elegida en su momento. Estamos pendientes también de que me diga usted algo sobre si tiene conocimiento de que ha habido una resolución de Europa con respecto a los peajes, o si ustedes han tenido que hacer algo, subsanar algún dato a este respecto. Es la tercera vez que pregunto esto, y no he tenido respuesta a ninguna de las dos, y creo que es importante este matiz. Si hay alguna información que creen ustedes que deben compartir con el conjunto de la sociedad, es ahora el momento y, si no, ya sabe aquello de «piensa mal y acertarás».

Sin más, me preocupa que no sean claros ni transparentes con una cuestión que va a afectar al conjunto de los ciudadanos navarros, y ahí quizás también va algo de lo que está marcando Europa también en la tendencia de la directiva de la aplicación de gravámenes por uso de las vías. Y, como digo, me voy con la sensación de que poco quieren ustedes resolver. Nos dice que no escuchamos. Yo lo escucho...

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Se le acaba el tiempo.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: ... atentamente. Termino. Pero quien considero que ni escucha ni gestiona de la forma correcta, sinceramente, es usted. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Bueno, pues ha pasado su tiempo, tanto que iba a ser breve. Ahora el señor Sánchez de Muniáin tiene la palabra por UPN. Cuando quiera.

SR. SÁNCHEZ DE MUNIÁIN LACASIA: Sí, muchas gracias. Varias observaciones. La primera nos dice que ignoramos que hay un plan de inversiones y financiación. No lo ignoramos, y tampoco lo ignora el Servicio de Patrimonio porque analiza y hace comentarios de ese plan de inversiones y financiación. Tan cierto como que hay un plan es que dice el Servicio de Patrimonio que «en el caso de existir consolidación de cuentas se pierde una de las justificaciones más relevantes para la creación de la sociedad pública, que no se justifica la capacidad de la sociedad pública para dar cumplimiento al límite establecido en el artículo 7 de la Ley de Contratos en cuanto a las prestaciones concertadas por terceros, que no se justifica la mayor eficiencia de la prestación del servicio a través de la sociedad pública respecto de la prestación por parte de la Administración y que, en consecuencia, es imposible informar favorablemente de la creación de esta sociedad». Esto no lo decimos nosotros, lo dice el Servicio de Patrimonio y lo dice respecto de ese plan de inversiones que usted ha comentado, pero que, a juicio del Servicio de Patrimonio del Gobierno de Navarra, ese plan hace aguas por todas partes.

La segunda consideración. Aquí no estamos discutiendo el cobro de peajes. Nosotros ya nos posicionamos sobre el cobro de peajes cuando se aprobó la ley. Pero es una ley que la ha aprobado este Parlamento y, por lo tanto, es una ley que se tiene que cumplir. Aquí no se discute eso. Aquí lo que se discute es si este momento con estas circunstancias era el momento adecuado para crear esta sociedad que hoy no está funcionando y que, probablemente, se va a alargar en el tiempo ese período sin actividad. Es decir, si esa sociedad obedece al interés público

u obedece a un interés que no es público, que es particular o que es ajeno al interés público. Eso es lo que estamos discutiendo.

Nos ha acusado el portavoz del Partido Socialista, cuando hemos dicho que esta sociedad no tiene actividad: «no pueden decir esto». Lo ha dicho usted y le leo lo que nos responde el Departamento de Cohesión Territorial, y ustedes saquen las conclusiones. Le decimos: copia de los acuerdos. ¿Ha adoptado algún acuerdo esta sociedad? Es un indicio de si hay alguna actividad. Y nos dice, 7 de mayo: «A fecha del presente no existen otros acuerdos distintos a los de la Junta General y al Consejo de Administración», Junta General y Consejo de Administración que el único acuerdo que tomaron fue constituirse y nombrar un gerente. Le decimos: ¿qué plantilla tiene?, y nos dice: «Al margen del contrato formalizado con el director gerente no existe personal contratado por la sociedad». Y le decimos: oiga, ¿y le ha hecho alguna encomienda el Gobierno, algún encargo? Y nos dice: «A fecha de la presente contestación Nafarbide El Camino de los Navarros no ha recibido ningún encargo». Juzguen ustedes si aquí hay actividad o no. A mí me parece que hay poca actividad o ninguna.

Esto es del 7 de mayo. Como es del 7 de mayo, le hemos preguntado a usted qué encargos, qué personal, cuántos ha nombrado, que cualificación tienen. Es decir, qué actividad ha habido a partir del 7 de mayo, porque los encargos no se hacen así como así. Los encargos a una sociedad pública tienen que cumplir con las condiciones del decreto foral. Para empezar, se tiene que calificar como ente instrumental de la Administración, y no consta que se haya calificado así. Por eso le preguntamos qué encargos, qué procedimiento, qué plantilla y qué certezas. No le decimos que nos diga en qué fecha va a llegar la autorización, sino si tiene alguna previsión, porque de momento la única certeza es que no hay actividad y la única certeza es que hay un gerente nombrado, que lleva ya tres meses y medio cobrando el sueldo que le han establecido ustedes. Aquí no hay actividad y eso no prueba que la creación de esa sociedad en este momento esté respondiendo al interés público, y su obligación es decir que usted está respondiendo al interés público y no a un interés particular. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias, señor Sánchez de Muniáin. A continuación, el señor Lecumberri, por el Partido Socialista, tiene la palabra.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Muchas gracias. Voy a intentar ser muy breve. Señor García, empiezo por usted, más allá de sacar una frase de un contexto, una cosa que se dijo en una Comisión, en una mesa de negociación de no sé qué, que tiene usted todo el derecho, pero todos sabemos que eso está fuera de contexto y es fácilmente manipulable, más allá de todo eso, yo solo le voy a decir lo que el Partido Socialista votó a mano alzada —bueno, con recursos técnicos, es una frase hecha— cuando se aprobó la ley, lo que dice la ley, una ley que, además, está publicada en el boletín, y dice —esto es lo que votó el Partido Socialista y lo que dice el Partido Socialista sobre este tema—: «Se crea un canon de uso de carreteras cuyo objeto es la utilización...» «El presente canon consiste en una tasa de infraestructuras para vehículos pesados». «La gestión del canon se efectuará por la Administración o por una sociedad pública creada al efecto...» Esto es lo que dice el Partido Socialista, lo que ha votado y lo que se ha publicado. Esto es.

Dicho esto, y en cumplimiento de esta ley, el Partido Socialista se felicita de que en cumplimiento de esta ley y de sus fines se haya constituido la sociedad pública al efecto, que esté empezando

a trabajar para cumplir estos fines, para cumplir los fines de los medios técnicos, de tomar la decisión en el mundo tan complejo que la propia Unión Europea nos está exigiendo de que el que contamina y utiliza tiene que pagar en proporción. Ya se ha visto que hay distintas fórmulas, todas muy complejas técnicamente, y habrá que decidirlo, habrá que negociarlo y pactarlo con la Unión Europea. Y, por último, que se cumpla el fin que está detrás de todo esto, el que Partido Socialista apoya y que viene claramente en esta ley, y es que tienen que pagar los vehículos pesados que pasan por la A-1, la A-10, la A-15, la A-68, la A-121 —estoy leyendo lo que hemos aprobado—, que tienen que pagar esos vehículos pesados en tránsito, y que lo que paguen se tiene que utilizar para conservar nuestras carreteras y, por tanto, para liberar una parte del presupuesto, que se podrá utilizar para otras cosas. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias a usted, señor Lecumberri. A continuación, el señor Araiz, de EH Bildu, cuando quiera, tiene la palabra.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari andrea. Hablaba el portavoz del Partido Popular de aquellas conversaciones, nos ha traído incluso, creo, uno de los PowerPoint que nos expuso el señor Ciriza en aquellas reuniones, pero yo he dicho que después de aquellas reuniones se autoexcluyeron, porque yo no conocí ninguna propuesta, nuestro grupo parlamentario no conoció ninguna propuesta después de haberse celebrado aquellas reuniones. Otros grupos parlamentarios hicimos propuestas, yo tengo aquí la que transmitimos al departamento el 8 de junio del 2020, que luego, digamos, también sirvieron de base para ese acuerdo con otras fuerzas políticas, en las que hablamos una serie de temas que creo que son el origen de todo esto y el devenir de estos acuerdos políticos. Principios de actuación en esta materia: quien usa paga y quien contamina paga. Finalidades que conseguir con la implantación de peajes. Constitución de una empresa pública. Era una de las cuestiones que ya se planteaban frente a las alternativas que, evidentemente, se habían puesto sobre la mesa, con un consejo de administración cien por cien público. Esto era importante, que fuera una empresa pública que no estuviera abierta a participación de empresas privadas y con una participación de los grupos políticos en el Consejo de Administración, que me alegro de lo que ha dicho el Consejero en este sentido porque esto luego no se reflejó.

Sobre el sistema de implantación, nosotros proponíamos que hubiera seguridad jurídica sobre la misma, pues sabíamos lo que había pasado en Gipuzkoa. En estos momentos se está hablando con la Comisión Europea supongo de este tema, y ya sabemos que había que evitar, desde luego, que pasara lo que había pasado en Gipuzkoa en los tribunales de justicia con el principio de no discriminación, que no se podía discriminar en función del domicilio de quien atravesara las vías.

Planteábamos también una serie de compromisos que creo que los hemos compartido los grupos políticos que acordamos todo esto. No podía haber en futuras actuaciones más peajes a la sombra, con eso había que acabar. Una vez acabada la concesión administrativa de la AP-15 en el 2029, no iba a proceder a una nueva concesión administrativa, más allá de que la vuelva a gestionar y, de hecho, se habilita en la propia ley para ello, y un compromiso de que el Gobierno remitiera al Parlamento un proyecto de ley, que es el proyecto de ley que luego se convirtió en proposición de ley, los grupos parlamentarios lo elaboramos como proposición de ley, y se aprobó, y finalmente es la Ley Foral 23/2022.

Yo no le oí ni a Unión del Pueblo Navarro... Bueno, a Unión del Pueblo Navarro porque estaba representado en esta ocasión en Navarra Suma a través del señor García, pero es que no presentaron ni un papel ni una propuesta, más allá de decir «no queremos peajes, no queremos saber nada», y se fueron. Ahí se acabó la participación de Navarra Suma en este tema. Por lo tanto, quiero recordar estos acuerdos políticos porque han sido la base y son los que han sustentado todo lo que se está haciendo y, que, como digo, compartimos.

Yo creo que los informes ya los he valorado anteriormente. Hay un informe que yo creo que es fundamental. El tema que, digamos, complementa el plan de actuación que al Servicio de Patrimonio no le gustaba, pero desde luego el informe de eficiencia yo creo que es contundente y tiene elementos que completan al plan de actuación e inversión financiera, y que no satisface o no llena las reclamaciones o las peticiones de Servicio de Patrimonio. Pero es una diferencia entre dos elementos. Uno es el director —o la directora, creo que era— del Servicio de Patrimonio. Es una discrepancia, no es un impedimento para crear o no crear. Es una cuestión de oportunidad, señor Sánchez de Muniáin. Yo creo que en esa cuestión de oportunidad el Gobierno, a nuestro juicio, actuó correctamente, y en estos momentos yo creo que lo importante es que las gestiones vayan adelante, que se obtenga definitivamente la autorización de Bruselas y que se ponga en marcha el procedimiento, porque, desde luego, las necesidades de las carreteras y las necesidades de esas vías de alta capacidad en los próximos años van a ser lo suficientemente graves como para que no tiremos del presupuesto y podamos tirar de otras vías de financiación.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias, señor Araiz. A continuación, el señor Azcona, por Geroa Bai, tiene la palabra. Cuando quiera.

SR. AZCONA MOLINET: Muchas gracias. También para cerrar quiero incidir en el mensaje fundamental que quiere transmitir Geroa Bai, que es que tenemos unos acuerdos políticos fundamentados en una ley, pero también en acuerdos programáticos y de Gobierno para esta legislatura, en los que se habla de la gestión pública de las carreteras a través de esta empresa pública y que, por tanto, lo que emplazamos es a que se siga cumpliendo esos acuerdos.

Debo repetir que esos acuerdos también iban acompañados. Primero se tuvo un acuerdo con los proponentes de la propia proposición de ley para el uso del canon de que habría medidas de acompañamiento para el sector del transporte navarro, y se hablaba en ese documento de incluso medidas que podrían alcanzar el ámbito fiscal, por tanto, que también se estudie esto con el sector. Así está recogido en el acuerdo que suscribió Geroa Bai y, como hemos dicho, en este acuerdo de legislatura que sigue en esa línea.

Por cierto, hacía referencia el señor Consejero a modificaciones en la ley. Algunas incluso tendrán que ver con el objeto de la propia sociedad, porque, como hemos sabido en este tiempo, después de la aprobación de esta ley, Navarra asumirá el tramo de la AP-68 del Estado antes de finales de 2026, que tendrá que ser asumido, seguramente, por esta sociedad. Por tanto, también es una modificación pendiente en este tramo de la Ribera que asumiremos para la gestión desde Navarra.

Por tanto, acuerdos de empresa pública para la gestión de las vías de alta capacidad y desterrar de Navarra el modelo de peajes en sombra, que bastante haremos con pagar los 1.585 millones que quedan por pagar. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Eskerrik asko. Muchas gracias a usted también. Ahora, ya no habiendo más peticiones de palabra, tiene la palabra el señor Consejero. Cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Chivite Cornago): Muchas gracias, Presidenta. Señor García, por un lado, ha hablado usted de chiringuito, puesto *ad hoc* para un amigo exconcejal, y después hace toda una retahíla de hablar sobre informes, estudios, mesas, trabajo que se hizo, conocimiento y tal. Incompatible. Creo que ha quedado claro que esta es una sociedad que en la legislatura anterior trabajó, que hay un acuerdo programático, que hay un acuerdo de la creación, que hay una ley que obliga. Entonces, evidentemente, su discurso decae.

Quiere una contestación de subsanación de datos, se nos ha pedido subsanación de datos de la Comunidad Europea. Le vuelvo a leer. «Hay una relación continuada y coordinada con la Comisión Europea para seguir los trámites de autorización que acabamos de comentar». Si usted estuviera escuchando en vez de atendiendo su móvil, igual se daría cuenta de lo que estamos explicando. Tres veces lo he explicado, porque lo he explicado en la primera, en la segunda y ahora se lo vuelvo a explicar y, si quiere, le invito otra vez a ese café y se lo vuelvo a explicar con más detalle.

Señor Sánchez de Muniáin, usted está hablando otra vez de esos informes del Servicio de Patrimonio. El Gobierno los tuvo en consideración. Es que parece como que son nuevos. Oiga, fueron públicos y notorios, y tienen su opinión. Como ha dicho el señor Araiz, no son concluyentes sino que son opiniones y, dentro de todo el conjunto del expediente que se presenta, se toma una decisión del acuerdo de Gobierno, y nosotros somos a quienes nos toca ejecutarlo. Oiga, esto es las mayorías. Igual no se ha enterado, pero esto es como funciona. Hay expedientes, hay informes y, después, se toman decisiones.

Dice usted si es el momento adecuado o no. Ya he explicado toda la retahíla de acciones que se han hecho. Y dice usted que Nafarbide no tiene en este momento actividad. Sí, nosotros le contestamos. Es que nosotros les contestamos a sus preguntas, y se lo vuelvo a decir otra vez, oiga, pregunten bien. Oiga, Nafarbide es una empresa que está dentro de Cohesión Territorial, y he estado explicando que desde el año 2000, después en el año 2022 con el tema de la ley y en el 2023 ya con la creación de Nafarbide, no se para de hacer gestiones. Se está con los trámites con Europa, se están estudiando sistemas de pago, sistemas que estamos en continua revisión, por lo que he explicado, por la evolución de la tecnología. Pero es que, además, está la implantación. El señor Federico tiene también cosas de consumo interno, tiene que ponerse al teléfono, tiene que ponerse una oficina. Hoy había que decidir el logo. Se está trabajando, pero las grandes cosas no han parado. Lo que tiene es una continuidad, que es lo que creo que he explicado suficientemente, pero hace falta un mínimo de ganas para poder entender.

Señor Araiz, usted dice que no he presentado ninguna propuesta. Hoy tampoco lo ha oído. Llevamos aquí un par de horas y sigo sin escuchar nada más que que hay unos informes que en su día discrepaban de otros y que se tomó una decisión. No he escuchado nada más.

Al señor Azcona le he escuchado, ya por segunda vez, el tema de las medidas con el sector. Sabe perfectamente que este departamento está plenamente implicado con cumplir al cien por cien el acuerdo de Gobierno y el seguimiento a través de la Dirección General de Transportes, no con este motivo, en general es continua, y como comprenderán, el sector también nos interpela, nos pregunta cada día por estas cosas. Son temas que tocarán, pero es que, insisto, quedan todavía años de gestión, años para implantación. Esperemos que para el 2026, como usted ha dicho, que esté la AP-68, esté todo preparado para eso. Pero tenemos que correr, y en eso estamos.

Por cerrar esta comparecencia, terminaré por donde he empezado. El Gobierno de Navarra cumple con los compromisos adquiridos, la creación de la sociedad pública Nafarbide El Camino de los Navarros, lo que supone garantizar la conservación y el mantenimiento de la red de carreteras de Navarra con las directrices europeas de «quien usa paga y quien contamina paga», a través de la ley foral del canon, que intenta desarrollar una política de movilidad más justa y sostenible.

Según la Ley Foral 23/2022, reguladora del canon de uso de carreteras de Navarra, Nafarbide se encargará de mantener y gestionar, mediante la aplicación de la tarificación por uso a vehículos pesados, cinco vías de gran capacidad que transcurran por el territorio de la Comunidad Foral de Navarra. Cinco vías. Un mandato claro: las autovías A-1, A-10, A-15 y A-68, y el de la carretera de altas prestaciones Navarra-121, y si hay nuevas incorporaciones, como es el caso de la transferencia de la AP-68, hay que modificar los estatutos y hay que incorporarlo.

Esta gestión permitirá aliviar la carga presupuestaria y destinar los recursos a la mejora del resto de infraestructuras y carreteras del territorio.

No se trata de imponer una política tan compleja como esta. Hablaba antes el señor Araiz de los debates que hubo en su momento y las propuestas por todos los grupos, y se llegó a una aprobación de una ley con la que de lo que se trata es de tener una mirada a largo plazo que permita cambiar la forma de hacer las cosas, pasando de ese peaje en la sombra a un canon más justo y con ese criterio de que «el que usa paga, el que contamina paga».

Ya termino. En el Departamento de Cohesión Territorial estamos cumpliendo con un mandato del Gobierno de la pasada legislatura. Nafarbide permitirá que los navarros y navarras circulen por una red de vías óptimas y de calidad. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias a usted, señor Chivite. No me queda más que agradecer la presencia de todos ustedes del departamento, señor López, señor Colmenar, señora Fernández, a todos los grupos, como también el trabajo del señor Laurenz. No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

(Se levanta la sesión a las 17 horas y 15 minutos).