CAMARA DE

COMPTOS

DE NAVARRA

NAFARROAKO

KONTUEN

GANBERA

Ciudad del Transporte

de la Comarca de Pamplona

(1991-2017)

Junio de 2018

Índice

página

[Resumen ejecutivo 3](#_Toc515531863)

[I. Introducción 7](#_Toc515531864)

[II. Principales hitos del desarrollo histórico del proyecto de la Ciudad del Transporte de la Comarca de Pamplona 9](#_Toc515531865)

[II.1. Fases 1ª y 2ª de la Ciudad del Transporte de la Comarca de Pamplona. 10](#_Toc515531866)

[II.2. Fases 3ª y 4ª de la Ciudad del Transporte de la Comarca de Pamplona 13](#_Toc515531867)

[III. Objetivo, alcance y limitaciones 20](#_Toc515531868)

[IV. Conclusiones y recomendaciones 22](#_Toc515531869)

[IV.1. La Ciudad del Transporte de la Comarca de Pamplona 22](#_Toc515531870)

[IV.2. Los Planes Sectoriales de Incidencia Supramunicipal sobre la Ciudad del Transporte 25](#_Toc515531871)

[IV.3. El proceso expropiatorio de los terrenos de la Ciudad del Transporte 28](#_Toc515531872)

[IV.4. Modelo de gestión de la Ciudad del Transporte 32](#_Toc515531873)

[IV.5. La sociedad gestora de la Ciudad del Transporte 34](#_Toc515531874)

[IV.6. Contratos de urbanización, explotación y comercialización de la Ciudad del Transporte 38](#_Toc515531875)

[IV.7. Inversiones y financiación pública en la Ciudad del Transporte 45](#_Toc515531876)

[IV.8. Desarrollo de la 4ª fase de la Ciudad del Transporte 47](#_Toc515531877)

[IV.9. Nivel de ocupación de la Ciudad del Transporte 48](#_Toc515531878)

[IV.10. Recomendaciones 49](#_Toc515531879)

[ALEGACIONES FORMULADAS AL INFORME PROVISIONAL 50](#_Toc515531880)

[Contestación de la Cámara de Comptos a las alegaciones presentadas al informe provisional.](#_Toc515531881)

Resumen ejecutivo

La Ciudad del Transporte de la Comarca de Pamplona (CT) nace con la pretensión de centralizar todas las actividades del transporte de mercancías, inicialmente por carretera, al objeto de concentrar esa actividad y disminuir los problemas urbanos y logísticos que tal actividad conlleva en la comarca y la ciudad de Pamplona.

Originariamente surge a iniciativa del sector privado –especialmente de las patronales del sector- para posteriormente asumir, desde 1993, el Gobierno de Navarra el liderazgo en la ejecución y financiación del proyecto.

Tal proyecto se diseña a principios de la década de los años 90 del siglo XX, afectando a una superficie de 608.363 m2; posteriormente se amplía su superficie hasta alcanzar un total de 1,62 millones de m2. Se ha ido desarrollando en diversas fases sucesivas –hasta cuatro– estando en la actualidad pendiente de configurarse o redefinirse la última de ellas o 4ª fase.

Inicialmente el proyecto de CT se limita al tráfico de mercancías por carretera; posteriormente, en el PSIS de la ampliación de la misma, se contempla la conexión directa con la red ferroviaria. Opción esta finalmente descartada, al menos a medio plazo, por razones técnicas del terreno y por la incertidumbre existente sobre el volumen de demanda real.

En la documentación analizada no constan, para la 1ª y 2ª fase de la CT, estudios sobre las necesidades a satisfacer con esta infraestructura ni sobre su viabilidad económico-social; sí se efectúan tales estudios para la ampliación de la misma o fases 3ª y 4ª.

Para su concreción y ordenación urbanística, el Gobierno de Navarra aprobó dos planes sectoriales de incidencia supramunicipal (PSIS) atendiéndose a la utilidad pública, interés social y ámbito supramunicipal del proyecto. Estos PSIS se tramitan a iniciativa de la sociedad gestora de la CT.

El proceso expropiatorio de los terrenos de la CT ha sido largo, complejo, con una judicialización relevante y, finalmente, con una importante repercusión sobre los recursos públicos. Así, prácticamente no existieron acuerdos amistosos con los propietarios por lo que hubo de acudirse al Jurado de Expropiación; las resoluciones de este fueron recurridas –bien por los propietarios, bien por el Gobierno de Navarra o por ambos– ante el Tribunal Superior de Justicia de Navarra y, finalmente, en casación, ante el Tribunal Supremo.

Todas las expropiaciones de la CT se efectuaron por el procedimiento de urgencia y su coste total ha ascendido a 91,89 millones de euros, incluido el justiprecio, el premio de afección y los intereses legales de demora –a 25,15 millones de euros–. El importe de las expropiaciones ha sido satisfecho íntegramente por el Gobierno de Navarra a través de la sociedad gestora de la CT, la cual está declarada como entidad beneficiaria de los terrenos expropiados.

Destacamos la importante variación del coste por m2 de terreno expropiado –terrenos de naturaleza muy similar– según corresponda a las dos primeras fases o a los dos últimas de la CT; así, para la 1ª y 2ª fase, el precio final pagado (según sentencias de 2002) se ha situado en la horquilla de 12,04 a 19,62 €/m2: para la 3ª y 4ª fase, esa horquilla (según sentencias de 2015) fue de 53,06 a 57,09 €/m2. A estos importes habría que añadir el premio de afección y los intereses legales de demora.

Igualmente, destaca en las dos últimas fases la variación existente del precio inicial fijado por la Administración en su hoja de aprecio –11,02 €/m2– y el finalmente abonado –de 53,06 a 57,09 €/m2–. Importes estos últimos que son coincidentes con los que solicitaban los propietarios en su correspondiente hoja de aprecio.

Además de las expropiaciones anteriores, el Gobierno de Navarra ha ejecutado y financiado directamente un conjunto de infraestructuras fuera del ámbito físico de la CT pero necesarias para dotarla de servicios públicos precisos; igualmente se incluye la construcción del edificio de Aduanas dentro de la propia CT. Estas inversiones han supuesto un gasto total de 11,11 millones de euros.

El modelo de gestión que se implanta en la CT se apoya en una sociedad gestora –inicialmente privada, pero desde 1995, de naturaleza pública– que prestará un servicio público de explotación privada mediante un concesionario o adjudicatario. Para la selección de este, se efectúan dos concursos públicos –uno para las fases 1ª y 2ª, y, otro, para la 3ª fase–, que se adjudican al mismo ofertante –una UTE, constituida por las sociedades SANCO y Construcciones GM–, único que se presenta a ambos procesos selectivos.

Este adjudicatario asume, a su riego y ventura, las obras de urbanización y construcción de naves y edificios así como la explotación y comercialización de la CT, calificándose tales operaciones como de “llave en mano”; para la materialización de tales obras, la sociedad gestora pone a disposición de la citada UTE los terrenos mediante la constitución de un derecho de superficie cuya vigencia, para la 1ª y 2ª fase, fue hasta diciembre de 2003 y para la 3ª fase abarca hasta diciembre de 2021. Según la información disponible, las inversiones ejecutadas por la UTE ascienden a 87,50 millones de euros, de los que el 40 por ciento corresponden a gastos de urbanización y el 60 por ciento restante, a construcción de naves.

Sobre la sociedad gestora de la CT señalamos que, desde su inicio hasta la actualidad, ha tenido diversas denominaciones y propietarios de su capital social. Así, en 1991 se constituye la sociedad Terminal de Transportes de la Comarca de Pamplona, SA que en una primera etapa –hasta 1995- no tiene participación pública en su capital, siendo este propiedad cien por cien de los siguientes entidades: Anet, Tradisna, Cámara de Comercio e Industria de Navarra y Audenasa. Progresivamente, vía ampliaciones de capital a las que no acuden los anteriores socios privados, la presencia de la Administración resulta muy mayoritaria para, finalmente, poseer el cien por cien de su capital social.

En 1997, la citada sociedad Terminal de Transportes de la Comarca de Pamplona, SA cambia su denominación por “Ciudad del Transporte de Pamplona, SA.” (en adelante CTP, SA). Esta denominación se mantiene hasta 2011 en que, mediante una operación de fusión por absorción, la Ciudad del Transporte absorbe a la Agencia Navarra del Transporte y Logística SA, denominándose la nueva sociedad “Agencia Navarra del Transporte y la Logística, SAU” (ANL); posteriormente, en 2014, esta última sociedad es absorbida a su vez por Navarra de Suelo y Vivienda SAU (Nasuvinsa).

Las funciones desarrolladas por la sociedad gestora de la CT se resumen en las siguientes: Promoción de los PSIS que desarrollan la CT, convocatoria y tramitación de los dos concursos para la adjudicación de la realización y desarrollo de la CT, control de las obras de urbanización y control y seguimiento de la fase de comercialización y explotación.

De acuerdo con los contratos firmados con la UTE, de cada venta que esta efectúa, la sociedad gestora percibe un porcentaje sobre el precio de venta, cuya cuantía no incrementa tal precio. Hasta el 31 de diciembre de 2017 ha percibido un total de 10,64 millones de euros.

Además, para la 3ª fase, la sociedad gestora, conforme al contrato de adjudicación firmado con la UTE, percibiría de esta un canon total de 15 millones de euros, que se devengará con una periodicidad anual, por un importe de 1,5 millones de euros y una duración de diez años –es decir, hasta 2015–. Sin embargo, a 31 de diciembre de 2017, el canon devengado (IVA incluido) asciende a 19,58 millones, de los que queda pendiente de cobro un total de 8,79 millones, incluidos los intereses a un tipo de interés nominal anual del cinco por ciento.

El proyecto de la CT, como toda infraestructura de esta naturaleza y envergadura, requiere de un amplio plazo de funcionamiento para concluir sobre su rentabilidad económico-social y el retorno de la inversión realizada; actualmente aún no puede darse como definitivamente configurado tal proyecto ni existe aún un horizonte temporal suficiente de gestión, por lo que no podemos pronunciarnos sobre estas cuestiones. No obstante, sí destacamos, a 31 de diciembre de 2017, los siguientes aspectos:

* Las inversiones públicas en la CT han ascendido a 113,29 millones de euros; de este importe, el 81 por ciento se ha destinado a financiar las expropiaciones de los terrenos, un 10 por ciento a infraestructuras externas ejecutadas directamente por el Gobierno de Navarra, un seis por ciento corresponde a la adquisición de inmuebles dentro de la CT por la sociedad gestora (edificios y aparcamiento de vehículos pesados) y, el resto, a otras inversiones fundamentalmente en sistemas generales.
* La financiación obtenida por la CT ha ascendido a 105,18 millones de euros. De este importe total, el 54 por ciento procede de subvenciones concedidas por el Gobierno de Navarra, el 29 por ciento de la propia actividad comercial de la sociedad gestora y el 17 por ciento de ampliaciones de capital desembolsados por el Gobierno de Navarra y de aportaciones del socio único de la sociedad gestora (CPEN).
* Sobre la 4ª fase, se ha descartado, al menos a medio plazo, la conexión directa con la red ferroviaria, estando actualmente en tramitación de una modificación del PSIS que permita ampliar los usos autorizados en la misma para incluir los usos industriales.
* Nivel de ocupación. La 1ª y 2ª fase de la CT están ocupadas en su totalidad; la 3ª se encuentra en torno al 54 por ciento de ocupación; la 4ª está en fase de nueva configuración.
* Además, la construcción y gestión de esta infraestructura ha estado condicionada por:

a) Su largo proceso de definición, gestación y construcción, prácticamente 30 años y actualmente, aún se encuentra pendiente de configurar definitivamente.

b) La ampliación de la CT se diseñó y gestionó previsiblemente con unas hipótesis optimistas –a la vista del alto nivel de ocupación observado en las fases anteriores– y el inicio de su ejecución material –año 2007– coincidió con los primeros indicadores de la crisis económica. Tal situación ha afectado de forma relevante a la comercialización de esos terrenos.

c) El elevado coste de recursos públicos que ha supuesto el pago de la expropiación de sus terrenos.

d) A pesar de que se publicitaron ampliamente los dos procesos selectivos para la ejecución de las obras de urbanización y explotación de la CT –especialmente el segundo-, solo un ofertante se presentó a los mismos, ofertante que finalmente resultó adjudicatario.

Finalmente hemos efectuado una revisión del cumplimiento de normativa aplicable relativa a las siguientes áreas: contenido y tramitación de los PSIS, contrataciones de obras y asistencias adjudicadas, expedientes de expropiaciones y expedientes de ventas de parcelas. Como conclusión, las operaciones revisadas se han ajustado, en términos generales, a las normas reguladoras de las mismas.

I. Introducción

A petición del grupo parlamentario de Podemos-Ahal Dugu, la Junta de Portavoces del Parlamento de Navarra acordó, en febrero de 2017, solicitar a la Cámara de Comptos un informe de fiscalización sobre el proyecto “Ciudad del Transporte de la Comarca de Pamplona”.

La petición del citado grupo parlamentario solicitaba expresamente:

*“La realización de un informe de auditoría del proyecto de la Ciudad del Transporte, que abarque el análisis de todo lo hecho desde su planteamiento inicial hasta la actualidad (las cuatro fases), abarcando los aspectos financieros, jurídicos, inmobiliarios y otros que pudieran afectar al estado de las cuentas de dicho proyecto e igualmente las operaciones que haya podido desarrollar en este proyecto la empresa Nasuvinsa.”*

De acuerdo con la Ley Foral 19/1984, de 20 de diciembre, reguladora de la Cámara de Comptos de Navarra-Nafarroako Kontuen Ganbera y teniendo en cuenta la anterior petición, se incluyó este trabajo de fiscalización sobre el proyecto de la Ciudad de Transporte de la Comarca de Pamplona (en adelante, CT) en el Programa de Actuación de la Cámara de Comptos para el ejercicio de 2017.

El ámbito temporal de nuestro trabajo se ha extendido fundamentalmente desde 1991 –ejercicio en que el Gobierno de Navarra aprueba el Plan de Sectorial de Incidencia Supramunicipal (PSIS) de la Ciudad del Transporte– hasta diciembre de 2017. Dentro de este ámbito temporal se han utilizado importes monetarios tanto en pesetas como en euros; sin embargo, en el texto del informe, se han reconvertido todos ellos a euros.

Conviene precisar que nuestra actuación se ha efectuado exclusivamente desde la óptica de control de la gestión económico-financiera del proyecto de la Ciudad del Transporte, centrado tanto en el análisis de los instrumentos de planeamiento urbanístico utilizados y en la gestión del mismo, como en verificar su situación actual y su repercusión financiera sobre los fondos públicos. Sin entrar, por tanto, a realizar calificaciones jurídicas sobre los expedientes –especialmente en materia de expropiaciones de terrenos– que han sido dictaminados por los correspondientes órganos jurisdiccionales.

El informe se estructura, además del resumen ejecutivo, en cuatro epígrafes, incluyendo esta introducción. En el segundo, se presenta una descripción cronológica de los principales hechos en relación al desarrollo y ejecución del proyecto de la Ciudad del Transporte de la Comarca de Pamplona; en el tercero, se describen los objetivos, alcance y limitaciones del trabajo realizado por esta Cámara. En el cuarto y último, se exponen las conclusiones obtenidas de nuestro trabajo así como las recomendaciones emitidas.

El trabajo de campo se ha efectuado durante cinco meses de los ejercicios de 2017 y 2018. Fue realizado por un equipo integrado por una técnica de auditoría, una letrada y un auditor, contando con la colaboración de los servicios informáticos y administrativos de la Cámara de Comptos.

Los resultados de esta actuación se pusieron de manifiesto al consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra, a la consejera de Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Administración Local del Gobierno de Navarra, al director gerente de la Sociedad Nasuvinsa, al gerente de la UTE SANCO-GM y al ex consejero de Fomento del Gobierno de Navarra para que formulasen, en su caso, las alegaciones que estimasen oportunas, de conformidad con lo previsto en el art. 11.2 de la Ley Foral 19/1984, reguladora de la Cámara de Comptos de Navarra. Transcurrido el plazo, se han presentado alegaciones por parte de D. José María Aierdi Fernández de Barrena –Nasuvinsa-, D. Luis Zarraluqui Ortigosa –exconsejero de Fomento del gobierno de Navarra- y D. Angel María García Clavijo –en representación de la UTE SANCO-GM.

Agradecemos al personal de la empresa Nasuvinsa la colaboración prestada en la realización del presente trabajo.

II. Principales hitos del desarrollo histórico del proyecto de la Ciudad del Transporte de la Comarca de Pamplona

De acuerdo con la asociación europea “Europlatforms” se define un centro o ciudad de transporte como:

"*Es un área definida dentro de la cual están todas las actividades relativas al transporte, logística y la distribución de mercancías, tanto para tránsito nacional como internacional, pudiendo intervenir varias empresas del sector transporte.*

*Estos operarios pueden, tanto ser propietarios como arrendadores de los edificios y naves (almacenes, centros de grandes cargas, zonas de almacenaje, oficinas, aparcamientos, etc.) que hayan sido construidos allí.*

*Además, para ajustarnos a las normas de la libre competencia, un centro o Ciudad del Transporte debe permitir el acceso a todas las empresas que desarrollen las actividades antes expuestas y, además, estar equipado con todas las facilidades públicas para llevar a cabo las operaciones antes mencionadas.*

*Si es posible, debe incluir además diferentes servicios para las personas y equipamiento de los usuarios.*

*Para fortalecer el transporte intermodal para el manejo de mercancías, un centro o Ciudad del Transporte puede estar concebido para una multiplicidad de formas de transporte (carretera, ferrocarril, marítimo, fluvial, aire).*

*Finalmente, es imperativo que un centro o Ciudad del Transporte sea llevado por un solo organismo gestor, público o privado*.”

Inicialmente estos centros se orientaban hacia un único medio de transporte de mercancías; posteriormente surgen las plataformas logísticas de “segunda generación” o complejos integrados con intermodalidad y multimodalidad, es decir, incluye la interconexión de varios medios de transporte. En los últimos años se está desarrollando el modelo de áreas logísticas de “tercera generación”, en las que se amplían las tradicionales funciones de los centros de transporte, con zonas dedicadas a actividades industriales y comerciales de todo tipo, constituyendo lo que se vienen a denominar “complejos de actividades económicas”.

El proyecto de la Ciudad de Transporte de la comarca de Pamplona se ha ido desarrollando en cuatro fases sucesivas, cuyos principales acontecimientos de forma cronológica se describen a continuación.

II.1. Fases 1ª y 2ª de la Ciudad del Transporte de la Comarca de Pamplona.

**1985 a 1990**

* En este periodo, según se desprende de la información analizada, se realizan visitas, informes y estudios sobre tal infraestructura y sus características. Destaca que en 1989 se crea una comisión para impulsar su creación, participando en la misma tanto el propio Gobierno de Navarra como las asociaciones de transportistas de Navarra –Asociación Navarra de Empresarios del Transporte por Carretera (Anet) y Asociación de Transporte Discrecional de Mercancías, Autopatronos, Pequeña y Mediana Empresa (Tradisna) –, la Cámara de Comercio e Industria de Navarra y Audenasa.
* Se decide el emplazamiento de la CT en el término de Imarcoáin (Ayuntamiento de Noáin-Valle de Elorz).

**1991**

* Como resultado de las conclusiones de la citada comisión, se constituye la sociedad “Terminal de Transportes de la Comarca de Pamplona, SA (TTCP, SA)” por las entidades Anet, Tradisna, Cámara de Comercio e Industria de Navarra y Audenasa, con un capital social de 60.101 euros suscrito a partes iguales entre los anteriores socios citados.
* A iniciativa de la empresa TTCP, SA –que actúa de promotor–, se redacta y tramita el Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal (PSIS) de la Terminal de Transporte de la Comarca de Pamplona, ordenando una superficie en torno a los 600.000 m2. Fue aprobado definitivamente por acuerdo del Gobierno de Navarra adoptado en sesión de 23 de diciembre de 1991, declarándolo de utilidad pública, interés social y de ámbito supramunicipal.

El objeto de este plan es “*centralizar todas las actividades relacionadas con el Transporte de mercancías por carretera, concentrando el tráfico y las actividades de carga y descarga en una zona acotada, disminuyendo los problemas urbanos y logísticos en los que actualmente se desarrolla esta actividad en la Comarca de Pamplona*”.

El PSIS desarrolla la Ciudad del Transporte sobre una superficie de 388.655m2 ó 1ª fase, calificando como zona de reserva el resto o 2ª fase, 219.708 m2, abierta a usos relacionados con el transporte, almacenamiento o de formación y dejando su ordenación al pertinente instrumento urbanístico.

**1993 y 1994**

* Desde los inicios, se contempló la necesidad de que el Gobierno de Navarra participara activamente en el desarrollo, ejecución y financiación del proyecto. Esta pretensión se plasma en un convenio de cooperación entre el Gobierno de Navarra y la sociedad TTCP, SA firmado el 29 de octubre de 1993. Entre los compromisos adquiridos por el Gobierno de Navarra citamos los siguientes:

a) Expropiar por la vía de urgencia los terrenos necesarios, declarando como beneficiaria de la expropiación a la sociedad promotora.

b) Financiar a la sociedad promotora la totalidad del coste de adquisición de los terrenos. En el acuerdo del Gobierno por el que se aprueba este convenio, 18 de octubre de 1993, se recoge para el presupuesto de 1994 un gasto de 1,80 millones de euros para financiar tales terrenos.

c) Integrarse en el capital de la sociedad TTCP, SA, suscribiendo, en el plazo de seis meses una ampliación de capital cuya participación será igual que la de resto de los socios. Esta cláusula, como se comenta a continuación, no se cumplió en sus términos literales.

* En septiembre de 1994, se suscribe entre ambas partes un convenio de modificación del anterior en los siguientes términos:

a) La subvención para la adquisición del suelo expropiado se cuantifica hasta un importe máximo de 1,71 millones de euros.

b) El Gobierno de Navarra, a través de la sociedad pública Obras Públicas de Navarra SA, participará en el capital social de TTCP, SA con un total de 240.405 euros que le garantizará la mayoría absoluta de su capital social. Esta participación se materializa efectivamente a finales de 1995.

Con la aplicación de estos convenios, se pone de manifiesto que el Gobierno de Navarra asume el liderazgo en la ejecución del proyecto así como su financiación. Igualmente asume la presidencia del consejo de administración de la sociedad TTCP, SA.

* Por Decreto Foral 12/1994, de 17 de enero, se declaró urgente, a efectos de la expropiación forzosa, la ocupación de bienes y derechos afectados por el citado PSIS.

Mediante Orden Foral 96/1994, de 28 de febrero, del consejero de Obras Públicas, se inició la tramitación del procedimiento de expropiación forzosa de los citados bienes y derechos.

* En septiembre de 1994, la empresa TTCP, SA –sociedad privada en dicha fecha– acordó convocar un concurso entre promotores-constructores para la adjudicación de la realización y desarrollo de la Ciudad del Transporte, aprobando las bases correspondientes, las cuales incluyen el modelo de gestión y desarrollo del proyecto. Este concurso se limita inicialmente a las obras de la 1ª fase de la CT.

**1995 a 1999**

* En noviembre de 1995 y mediante Resolución 706/1995, del director general de Obras Públicas, se consignaron y pagaron los depósitos previos y perjuicios por la rápida ocupación por un importe total de 141.542 euros y se elevan a definitivas las actas de ocupación.

No habiéndose logrado acuerdos amistosos con los propietarios de los terrenos, se acude al Jurado de Expropiación de Navarra, el cual mediante resolución de noviembre de 1997, fija el justiprecio en 1,77 €/m2 más el cinco por ciento de premio de afección –es decir, un total de 1,86 €/m2– y los intereses legales de demora.

Los propietarios disconformes recurrieron la resolución del Jurado de Expropiación, presentando un total de cinco recursos ante la Sala de la Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Navarra (TSJN).

* Por acuerdo adoptado en sesión del consejo de administración de TTCP,SA de 30 de marzo de 1995, se adjudicó el citado concurso de la 1ª fase a la UTE formada por las empresas Sanco y Construcciones G.M., única oferta presentada, formalizándose el correspondiente contrato con fecha 23 de junio de 1995. En mayo de 1999 se modifica este contrato para, entre otras cuestiones, incluir el desarrollo de la 2ª fase de la CT.
* Paralelamente, y a la vez que se aceleró el expediente expropiatorio para poder ocupar las fincas correspondientes, se redacta y tramita el proyecto de urbanización de la 1ª fase, aprobado definitivamente por Orden Foral 398/1996, de 8 de mayo, del Consejero de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda.
* En mayo de 1996 dieron comienzo las obras de urbanización de la 1ª fase, que finalizaron en 1998.
* En 1997, la sociedad Terminal de Transportes de la Comarca de Pamplona, SA cambia su denominación por “Ciudad del Transporte de Pamplona, SA.” (en adelante CTP, SA). Esta denominación se mantiene hasta 2011 en que, mediante una operación de fusión por absorción, la Ciudad del Transporte absorbe a la Agencia Navarra del Transporte y Logística SA, denominándose la nueva sociedad “Agencia Navarra del Transporte y la Logística, SAU” (ANL); posteriormente, en 2014, esta última sociedad es absorbida a su vez por Navarra de Suelo y Vivienda SAU (Nasuvinsa).
* El Gobierno de Navarra para impulsar la instalación de empresas de transporte y servicios en la CT y mediante el Decreto Foral 16/1997, de 27 de enero, establece un régimen especial de deducción por inversiones para aquellas empresas que decidan instalarse e invertir en la Ciudad del Transporte en los años 1997 y 1998.
* Acuerdo entre la Administración General del Estado y el Gobierno de Navarra para dotar a la CT de un edificio para aduana; posteriormente, el Gobierno de Navarra encomienda a la sociedad CTP, SA la construcción de la citada aduana, obras que ejecuta la UTE. Inicia su funcionamiento en 2000.
* Inauguración de la 1ª fase en mayo de 1999 e inicio de las actividades de las empresas de logística y del centro del motor.

**2000 a 2005**

* Ante el éxito de comercialización observado en la 1ª fase, la sociedad CTP, SA decidió dedicar la zona de reserva contemplada en el PSIS para desarrollar la 2ª Fase de la Ciudad del Transporte, descartando los otros usos posibles y redactando un estudio de alternativas de desarrollo de la misma y de posibles ampliaciones.

Mediante Acuerdo del Gobierno de Navarra de 11 de octubre de 1999, se inicia la tramitación del expediente de "Desarrollo de la Segunda Fase del Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal” que fue aprobado definitivamente el 22 de mayo de 2000. En este documento se pormenorizan los usos según las dos zonas establecidas –servicios y naves– y se incluye la normativa correspondiente.

En septiembre de 2001 dieron comienzo las obras de urbanización que concluyen en 2005.

* A lo largo de 2002, el TSJN dicta las correspondientes sentencias resultando en todos los casos favorables a los expropiados, anulando la resolución del Jurado de Expropiación y condenando a la administración expropiante al pago de las cantidades resultantes de aplicar los justiprecios por los terrenos entre la siguiente horquilla: 12,64€/m2 y 20,60€/m2 –incluido el cinco por ciento del premio de afección- más los intereses legales correspondientes.

Estas sentencias fueron recurridas –entre 2002 y 2003– en casación ante el Tribunal Supremo por el Gobierno de Navarra y la sociedad CTP, SA. El Tribunal Supremo confirmó la decisión de la Sala.

* Inauguración en 2005 de la 2ª fase de la CT.

II.2. Fases 3ª y 4ª de la Ciudad del Transporte de la Comarca de Pamplona

**1999 a 2004**

Tras la consolidación y alta ocupación de las fases 1ª y 2ª de la Ciudad del Transporte, se inicia el proceso de ampliación de la Ciudad de Transporte de Pamplona; igualmente se detectaba que la CT tenía una limitación importante al estar concebida para un solo modo de transporte, el de carretera.

Por otra parte, la tipología de la oferta para instalaciones logísticas desarrollada en la 1ª y 2ª fase era muy similar y contaba únicamente de naves modulares de 40 y 50 m de ancho y longitudes variables entre los 100 y 282 m, con posibilidad de muelles a ambos lados o un solo lado.

Esta oferta era bastante limitada al no responder a demandas de mayores tamaños de campas (edificación aislada), ni a demandas de ancho de naves superiores a 50 m (tendencia de las instalaciones para logística y almacenaje). Como respuesta a estas demandas, se incorporan en la 3ª fase parcelas de edificación aislada, flexibilizando la tipología de instalaciones y permitiendo incrementar las superficies disponibles, tanto de parcelas como de naves; también se mantiene la oferta de naves modulares de tipología similar a la 1ª y 2ª fase.

Asimismo, en las primeras fases de desarrollo de la CT no se contemplaba expresamente el régimen de alquiler de naves y esto podía suponer un freno para la instalación de empresas. En la 3ª fase se contempla explícitamente el régimen de arrendamiento en su explotación.

* En 1999, la sociedad CTP, SA elaboró un estudio de alternativas de desarrollo de la ciudad del transporte que contemplaba básicamente la ampliación de su ámbito físico y la dotación de una plataforma intermodal ferrocarril-carretera conectada con un ramal ferroviario con la red de RENFE y su estación de mercancías de Esquiroz.
* Por Orden Foral 1113/2001, de 10 de diciembre, se aprueba el Convenio de Colaboración entre el Gobierno de Navarra y la sociedad gestora para la redacción del PSIS que contempla la posible ampliación de la Ciudad del Transporte, así como el gasto correspondiente.
* La ampliación de la Ciudad del Transporte se desarrollará en dos etapas, cada una de ellas con un periodo de ejecución de cuatro años y con una extensión total superior al millón de m2:

a) La primera etapa (ó 3ª fase de la Ciudad del Transporte) contigua a la actual Ciudad del Transporte, estará vinculada a la satisfacción de la demanda inmediata y ocupa una superficie inicial de 624.057 m2.

b) La segunda etapa (ó 4ª fase de la Ciudad del Transporte) se desarrollará de acuerdo a la evolución de la demanda y, sobre todo, con la gestación definitiva de la plataforma intermodal, con una superficie inicial de 390.167 m2. Se pretende esencialmente en esta fase, la creación de una plataforma intermodal, mediante un ramal ferroviario de conexión directa con la red de RENFE.

* La aprobación definitiva del PSIS sobre la ampliación de la CT se realiza por acuerdo del Gobierno de Navarra en julio de 2004. Con carácter simultáneo a dicha aprobación, se declaró la utilidad pública e interés social de la actuación que legitimó el inicio de las actuaciones expropiatorias.
* Resultado de la ampliación y de las modificaciones de los PSIS, la extensión final de la Ciudad del Transporte alcanza los 1,62 millones de m2,según el siguiente detalle:

|  |  |
| --- | --- |
| Fases Ciudad del Transporte | Extensión (m2) |
| 1ª Fase | 388.655 |
| 2ª Fase | 219.708 |
| 3ª Fase | 632.936 |
| 4ª Fase | 382.738 |
| Total | 1.624.037 |

De acuerdo con la información obtenida[[1]](#footnote-1), la extensión en m2 de otros centros logísticos de España es la siguiente:

|  |  |
| --- | --- |
| Plataformas logísticas en España | Extensión m2 |
| Centro de transporte de Vitoria | 715.584 |
| Centro de transportes de Coslada | 1.000.000 |
| Centro integrado de mercancías de Valladolid | 125.316 |
| Ciudad del transporte de mercancías de Sevilla | 252.745 |
| Zona de Actividades logísticas de la zona franca de Barcelona | 400.000 |
| Plataforma logística Puerto de Vigo | 4.300.000 |
| Plataforma logística Zaragoza (PLAZA). | 12.063.674 |
| Centro integral de actividades y mercancías logísticas Barcelona | 442.000 |

**2005 a 2008**

* Mediante el Decreto Foral 15/2005, de 24 de enero, se declara urgente, a efectos de expropiación forzosa, la ocupación de los bienes y derechos afectados por el plan de ampliación de la Ciudad del Transporte relativos a la 3ª y 4ª fase. Esta declaración de urgencia lleva pareja la ocupación de los bienes y derechos afectados por el referido plan, asumiendo la sociedad CTP, SA la condición de beneficiaria de la expropiación.

Ante la falta de entendimiento con los propietarios, en enero de 2007 se traslada al Jurado de Expropiación de Navarra el expediente y las hojas de aprecio.

El 30 de abril de 2008, el Jurado determina un justiprecio de 20,01 €/m2 más el cinco por ciento de premio de afección, esto es, en precio de 21,01€/m2.

* En marzo de 2005, la sociedad pública CTP, SA convoca un concurso para las obras y promoción de la 3ª fase de la Ciudad del Transporte.

Por acuerdo adoptado en sesión del consejo de administración de CTP,SA de 1 de marzo de 2006, se adjudicó el citado concurso a la UTE formada por las empresas Sanco y Construcciones G.M., única oferta presentada, formalizándose el correspondiente contrato con fecha 17 de marzo de 2006. Esta UTE es la misma que desarrolló las dos fases anteriores de la CTP.

* En 2007, CTP, SA formalizó un crédito con tres entidades financieras por importe total de 13 millones de euros y cuya finalidad era financiar parcialmente las inversiones derivadas de desarrollo de la 3ª fase. Este crédito está cancelado en 2017.
* En febrero de 2007 se iniciaron las obras de urbanización de la 3ª fase, obras que finalizan en julio de 2012.

**2009 a 2017**

* La comercialización de las parcelas de la 3ª fase comienza en 2009 hasta 2013, año en que se firma el último contrato de compraventa. En la actualidad, Nasuvinsa –como sociedad gestora de la CT– conserva el 46 por ciento de los terrenos.
* Tanto la sociedad gestora como los expropiados presentaron recursos a la resolución del Jurado de Expropiación ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJN. Entre 2009 y 2010, esta Sala emite distintas sentencias ratificando el justiprecio fijado por el Jurado de Expropiación, es decir, 20,01 €/m2 más el cinco por ciento de premio de afección.

Ante estas sentencias, los propietarios presentan recurso de casación ante el Tribunal Supremo, el cual, a finales de 2012, fija las nuevas bases para la determinación del justiprecio de los terrenos, remitiendo al TSJN para su concreción.

En marzo de 2015 el TSJN fija un justiprecio de la expropiación que oscila entre 53,06 y 57,09 €/m2 más un cinco por ciento de premio de afección y los intereses legales de demora correspondientes.

* En mayo de 2017 se aprueba la Ley Foral 5/2017, de concesión de un crédito extraordinario de 25 millones de euros a la partida “Transferencias corrientes a Nasuvinsa. Sentencia Ciudad del Transporte” para hacer frente a las sentencias sobre fijación de justiprecio del Plan de Ampliación de la CT. Igualmente en dicha Ley Foral se modifica la Ley Foral 24/2016, de Presupuestos Generales de Navarra para 2017, en el sentido de declarar como ampliable la citada partida de Nasuvinsa.

Por acuerdo del Gobierno de Navarra de 19 de julio de 2017 se amplía el crédito de dicha partida en 26,5 millones de euros.

**2006 a 2017**

Sobre la **4ª fase** de la CT específicamente destacamos:

* La superficie total inicial que contempla esta 4ª fase es de 390.167 m2, asignándose el 60 por ciento de esa superficie para parcelas con una edificabilidad total de 165.196 m2; la superficie restante corresponde a viales, zonas verdes e infraestructuras.
* Esta superficie está ordenada por la modificación del PSIS de la ampliación de la Ciudad del Transporte aprobada por el Gobierno de Navarra en febrero de 2006; en tal norma se establece el cuadro de superficies y se regulan los usos pormenorizados de esta fase; así, se diferencian los siguientes usos:

a) Zona logística polivalente y de equipamiento comunitario

b) Zona logística intermodal

c) Área o terminal intermodal

* En mayo de 2009, la sociedad CTP, SA promueve mediante el procedimiento negociado sin publicidad comunitaria la contratación de un estudio de viabilidad para la 4ª fase de la Ciudad del Transporte. Entre las conclusiones del mismo destacamos que la CT no dispondrá, de momento, de accesibilidad directa con la red ferroviaria.
* En abril de 2010 se firma un acuerdo de colaboración entre ADIF y ANL con el objetivo de analizar la viabilidad de la integración de los centros logísticos de Noain y la 4ª fase de la Ciudad del Transporte, coordinar sus respectivas actuaciones y analizar las fórmulas jurídicas y de gestión bajo las cuales podría llevar a cabo dicha integración, si resultase factible.
* Resultado de las conclusiones del estudio anterior se procede a replantearse toda la fase 4ª, teniendo en cuenta que los terrenos ya están expropiados y aprobadas las actas de ocupación.

El nuevo objetivo que se plantea es direccionar el crecimiento en el transporte de larga distancia hacia el ferrocarril, resultando tal objetivo factible en la Ciudad del Transporte debido a la proximidad de la estación de mercancías de Noáin, aunque sin excluir a largo plazo la posible conexión directa desde la CT con la red ferroviaria.

* En 2017 se inician las primeras obras de explanación de los terrenos y la redacción de una modificación del PSIS de ampliación de la Ciudad del Transporte –en tramitación por el Gobierno de Navarra desde septiembre de 2017–. La finalidad es realizar y terminar las obras de urbanización para que Nasuvinsa pueda rentabilizar esos terrenos.

Finalmente se muestra una evolución fotográfica de la construcción de la Ciudad del Transporte de Pamplona.

***1997 (1ª fase)***



***2004 (con la 2ª fase)***



***2010 (con la 3ª fase)***



***2015 (recreación según el PSIS de la ampliación de la CT)***



III. Objetivo, alcance y limitaciones

De acuerdo con la Ley Foral 19/1984, de 20 de diciembre, reguladora de la Cámara de Comptos y atendiendo a la citada petición parlamentaria, se ha incluido en su programa de actuación de 2017 la elaboración de un informe sobre la “Ciudad del Transporte de la Comarca de Pamplona (1991 a 2017)”.

El objetivo de nuestro informe consiste en expresar unas conclusiones acerca de:

* Los instrumentos de planeamiento urbanísticos aplicados para el desarrollo y ejecución de la Ciudad del Transporte de la comarca Pamplona (CT).
* El proceso expropiatorio de los terrenos en que se asienta la CT.
* Modelo de gestión aplicado a la CT.
* La sociedad gestora de la CT.
* Contratos adjudicados para las obras de urbanización y de explotación de la CT.
* Cuantificación a 31 de diciembre de 2017 de las inversiones públicas en la CT y de su financiación.
* Desarrollo de la 4ª fase de la CT.
* Nivel de ocupación de la CT.

El trabajo se ha ejecutado de acuerdo con los principios y normas de auditoría del Sector Público aprobados por la Comisión de Coordinación de los Órganos de Control Externo de España y desarrollados por esta Cámara en su manual de fiscalización; en concreto, se han aplicado básicamente las ISSAIS-Es 200 “Principios fundamentales de la auditoría financiera” y 400 “Principios fundamentales de la fiscalización de cumplimiento de legalidad”.

En cuanto al alcance del trabajo y ante la extensión temporal abarcada (27 años) se han realizado análisis selectivos sobre las operaciones que se consideran más relevantes y/o que se dispone actualmente de la correspondiente información completa.

Nuestra actuación se ha efectuado exclusivamente desde la óptica de la fiscalización económico-financiera, sin entrar a valorar los aspectos técnicos constructivos de la infraestructura.

Asimismo, la Cámara de Comptos no es competente para fiscalizar la gestión de la UTE encargada de las obras y explotación de la Ciudad del Transporte, dado que es una entidad privada no incluida en el sector público foral.

El marco normativo aplicado al proyecto de la Ciudad del Transporte comprende las diversas normas vigentes en esos 27 años relativas fundamentalmente a urbanismo y ordenación del territorio, expropiaciones, contratación administrativa y sociedades mercantiles.

El proceso expropiatorio sobre los terrenos en que se asienta la Ciudad del Transporte ha resultado complejo y extenso temporalmente, con un número importante de pronunciamientos judiciales y con una relevante repercusión económica sobre los fondos públicos.

El proyecto de Ciudad del Transporte de la comarca de Pamplona no está finalizado, por lo que las conclusiones de este informe deben contextualizarse en tal situación.

La empresa Nasuvinsa ha puesto a disposición de esta Cámara toda la documentación archivada que disponía relativa al proyecto.

La limitación que ha afectado a este trabajo deriva fundamentalmente de que no tenemos seguridad de haber dispuesto de toda la documentación e información sobre la gestación, tramitación, ejecución y gestión del proyecto, especialmente todo lo referente a actuaciones previas y al desarrollo inicial de las 1ª y 2ª fase del proyecto; esta situación ha surgido al tratarse de un proyecto iniciado hace 30 años y de una sociedad gestora que ha experimentado, en ese plazo temporal, profundas transformaciones societarias.

IV. Conclusiones y recomendaciones

Se exponen a continuación las conclusiones del trabajo realizado así como las recomendaciones que esta Cámara considera convenientes emitir para una mejora en la gestión de infraestructuras de esta relevancia.

IV.1. La Ciudad del Transporte de la Comarca de Pamplona

**1.ª** La Ciudad del Transporte de la Comarca de Pamplona (en adelante, CT) se plantea inicialmente con la finalidad de centralizar todas las actividades del transporte de mercancías por carretera, concentrando el tráfico y las actividades de carga en una zona acotada, disminuyendo los problemas de todo tipo que genera tal actividad en la comarca de Pamplona.

**2.ª** El embrión de este proyecto surge por interés de la iniciativa privada y más concretamente de las patronales del sector del transporte en Navarra; sin embargo, el Gobierno de Navarra asume, desde 1993, el liderazgo en su ejecución y financiación, especialmente en materia de expropiaciones.

**3.ª** El proyecto de CT de Pamplona se ha ido desarrollando en cuatro fases sucesivas, estando actualmente en diseño y ejecución la cuarta y última fase; en consecuencia, no se encuentra aún terminada en su totalidad. Para su desarrollo urbanístico, el Gobierno de Navarra aprobó dos Planes Sectoriales de Incidencia Supramunicipal.

Se fue gestando desde finales de la década de los ochenta del siglo XX, es decir, más de 30 años de configuración, diseño y ejecución. Inicialmente se desarrolla la 1ª y 2ª fase y, ante el éxito comercial de las mismas, se diseña una ampliación de la misma ó 3ª y 4ª fase. La extensión final de la Ciudad del Transporte alcanza los 1,62 millones de m2, según el siguiente detalle:

|  |  |
| --- | --- |
| Fases Ciudad del Transporte | Extensión (m2) |
| 1ª Fase | 388.655 |
| 2ª Fase | 219.708 |
| 3ª Fase | 632.936 |
| 4ª Fase | 382.738 |
| Total | 1.624.037 |

Es decir, la ampliación –3ª y 4ª fase– supone un incremento del 167 por ciento de la extensión ya existente de la Ciudad del Transporte.

La 1ª fase de la CT se inaugura oficialmente en 1999, la 2ª fase en 2005 y la 3ª fase en 2012.

**4.ª** En la documentación analizada no constan estudios globales sobre las necesidades a cubrir ni sobre su viabilidad socio-económica –al menos para la 1ª y 2ª fase de la CT– así como de la decisión adoptada sobre su ubicación física en Imárcoain. Sí consta un informe del director del Servicio de Transportes del Departamento de Obras Públicas que, entre otras consideraciones, afirma que la ubicación es idónea pero imposibilita su comunicación con la red ferroviaria[[2]](#footnote-2).

Para la 3ª fase, si bien no consta un estudio concreto sobre la misma, sí puede afirmarse que tal fase se contempla dentro del encargo que efectúa al Gobierno de Navarra a la sociedad CTP, SA sobre la definición de una estrategia de desarrollo de una red de infraestructuras logísticas así como la implantación de políticas y estrategias para el fomento del transporte sostenible de mercancías, la intermodalidad y la integración ferroviaria en Navarra; no obstante, este estudio se encarga en 2006, es decir, con posterioridad a la aprobación de la ampliación del PSIS –2004– y a la propia adjudicación de las obras de urbanización de la 3ª fase.

Para la 4ª fase, se contrata externamente en 2009 un estudio de viabilidad de la misma, si bien también es posterior a la aprobación del PSIS de la ampliación de la CT.

**5.ª** La construcción y gestión de esta infraestructura ha estado condicionada por:

* Su largo proceso de definición, gestación y construcción, prácticamente 30 años. Actualmente, aún se encuentra pendiente de configurar definitivamente su 4ª fase.
* El elevado coste de recursos públicos que ha supuesto el pago de la expropiación de sus terrenos.
* A pesar de que se publicitaron ampliamente los dos procesos selectivos para la ejecución de las obras de urbanización y explotación de la CT, solo un único ofertante se presentó a los mismos, ofertante que finalmente resultó adjudicatario.
* La situación de crisis económica que ha afectado principalmente a su comercialización en la etapa de ampliación de la misma.
* Los cambios estructurales experimentados por la sociedad gestora responsable de la gestión de la CT. Así, inicialmente era una empresa dedicada en exclusiva a esa gestión; posteriormente, se ha ido diluyendo esa actividad en entidades empresariales públicas con objetos sociales más amplios.

**6.ª** Inicialmente, el diseño de CT que se plantea se centra en el transporte de carretera para, en fases posteriores, contemplar la interconexión con el ferrocarril. No obstante, como resultado del citado estudio de viabilidad para la 4ª fase, se descarta, al menos a medio plazo, su conexión directa con la red ferroviaria.

**7.ª** El modelo de gestión que se implanta en la CT se apoya en una sociedad gestora –inicialmente privada y desde 1995 pública– que prestará un servicio público de explotación privada mediante el mismo concesionario o adjudicatario –fases 1ª a 3ª de la CT–, o bien directamente –fase 4ª–. Este adjudicatario asume las obras de urbanización y construcción de naves y edificios así como la explotación y comercialización de la CT; igualmente financia los estudios, informes, proyectos de obra y redacción de las modificaciones de los PSIS.

**8.ª** El Gobierno de Navarra asumió la financiación de las expropiaciones de los terrenos en que se ha ubicado la Ciudad de Transporte, cuyo coste final ha ascendido a un importe total de 91,89 millones de euros.

**9.ª** Además de las expropiaciones anteriores, el Gobierno de Navarra ha ejecutado y financiado directamente un conjunto de infraestructuras fuera del ámbito físico de la CT pero necesarias para dotarla de servicios públicos precisos; igualmente se incluye la construcción del edificio de Aduanas dentro de la propia CT. Estas inversiones han supuesto un gasto total de 11,11 millones de euros, cuyo detalle es el siguiente:

|  |  |
| --- | --- |
| Infraestructuras externas CT financiadas por el Gobierno de Navarra | Importe |
| Nudo comunicaciones AP-15 | 2.335.663 |
| Ramal carretera conexión estación mercancías | 5.602.166 |
| Abastecimiento y saneamiento | 1.549.619 |
| Electricidad | 46.851 |
| Regata Kalamutz | 220.404 |
| Edificio de Aduana (dentro de la propia CT) | 1.360.273 |
| Total | 11.114.976 |

IV.2. Los Planes Sectoriales de Incidencia Supramunicipal sobre la Ciudad del Transporte

**10.ª** El instrumento urbanístico que se aplica en el desarrollo de la CT es el Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal (PSIS), justificándose tal utilización en la utilidad pública, interés social y ámbito supramunicipal del proyecto.

**11.ª** Para la completa configuración de la Ciudad del Transporte se desarrollan dos PSIS, cuyas principales características se resumen en el siguiente cuadro:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| PSIS | Ámbito CT | Iniciativa | Fecha aprobación  Gobierno de Navarra | Número  modificaciones |
| Ciudad del Transporte | 1ª y 2ª fase | Privada  (TTCP, SA ) | 23/XII/1991 | Dos  (en 1996 y 2000) |
| Ampliación de la Ciudad del Transporte | 3ª y 4ª fase | Pública  (CTP, SA) | 26/VII/2004 | Una (2006) y  otra en trámite (2017) |

El primer PSIS se tramita a iniciativa de la entonces sociedad privada Terminal de Transportes de la Comarca de Pamplona, SA (TTCP, SA); el de la ampliación, a iniciativa de la sociedad pública Ciudad del Transporte de Pamplona, SA (CTP, SA).

**12.ª** El primer PSIS ó de la Ciudad del Transporte, ordena una superficie en torno a los 600.000 m2 con los siguientes usos:

* Zona de Servicios: oficinas, hostelería y ocio, sanidad, mantenimiento, control de seguridad, transporte público, servicios y comercio.
* Zona de naves de transporte y logística.
* Zona de Reserva (2ª fase de la CT): transporte y otros usos conexos, almacenamiento de materiales y maquinaria y usos educativos. Posteriormente modificados por los de servicios, oficinas y naves.

En resumen, estas fases presentan la siguiente configuración, después de las modificaciones del PSIS:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1ª y 2ª fase CT/ superficie (m2) | Área bruta | Área neta | Zonas verdes y  viales generales | Edificables |
| Servicios | 147.200 | 88.832 | 58.368 | 32.700 |
| Naves | 241.455 | 189.706 | 51.749 | 105.700 |
| ***Total 1ª fase CT*** | ***388.655*** | ***278.538*** | ***110.117*** | ***138.400*** |
| Servicios y oficinas | 16.811 | 9.088 | 7.723 | 4.166 |
| Naves | 202.897 | 157.884 | 45.013 | 74.703 |
| ***Total 2ª fase CT*** | ***219.708*** | ***166.972*** | ***52.736*** | ***78.869*** |
| Total CT | 608.363 | 445.510 | 162.853 | 217.269 |

**13.ª** Las modificaciones que experimenta este PSIS se explica en:

* La primera (1996), se justifica en una serie de circunstancias sobrevenidas desde su aprobación definitiva en 1991, entre las que citamos: En 1995 la sociedad promotora adjudicó a la oferta presentada por la UTE Sanco-GM el concurso para la realización y desarrollo de la CT; la propuesta presentada por la UTE plantea modificaciones a la ordenación y desarrollo urbanístico inicial, por lo que al aceptarse tales variantes por la sociedad gestora, hubo de adaptarse el PSIS a tal propuesta.
* La segunda (2000) para el desarrollo de la 2ª fase de la CT, modificando los usos previstos el inicial PSIS –"transporte y otros usos conexos", "almacenamiento de materiales y maquinaria" y "tolerado usos educativos"– por usos para los dos zonas que se contemplan en la misma –la de servicios y la de naves– acordes con los establecidos para la 1ª fase de la CT.

**14.ª** A este PSIS se le aplica para su tramitación y aprobación la Ley Foral 12/1986, de 11 de noviembre de Ordenación del Territorio. Del trabajo realizado se concluye que el proyecto presentado contiene la documentación establecida en el artículo 24 de la citada Ley Foral 12/1986 y se ha respetado el procedimiento para su aprobación regulado en el artículo 26 de la citada Ley Foral. La normativa urbanística o texto refundido que lo regula se publica en el BON en abril de 2016.

La primera modificación se justifica básicamente en acomodar el PSIS a las variantes y mejoras incluidas en la propuesta presentada por la UTE.

**15.ª** El segundo PSIS o relativo a la ampliación de la CT, surge ante la alta ocupación observada en las dos fases anteriores y se justificó además en:

* Proyectar la intermodalidad con la red ferroviaria.
* Adecuar la tipología de las parcelas ofertadas a la demanda observada, especialmente en cuanto al tamaño de su superficie y a la existencia de parcelas de edificación aislada.
* Implantar el régimen de alquiler de naves, reservando a tal fin el 20 por ciento de la superficie total de naves.

Para la redacción del nuevo PSIS de ampliación, el Departamento de Obras Públicas tramitó un concurso abierto con un importe de licitación de 165.797 euros (sin IVA). Al concurso se presentan tres ofertas, resultando adjudicataria la que obtiene una mayor puntuación de acuerdo con los criterios de valoración de los pliegos del citado concurso y por un importe de adjudicación de 160.000 euros. De la revisión de este expediente se concluye que en su tramitación y adjudicación se ha respetado la normativa aplicable.

**16.ª** La ampliación de la CT, con una superficie superior al millón de m2, se configura en las siguientes áreas funcionales:

a) Centro de Servicios complementario, para proporcionar servicios básicos a trabajadores y usuarios de la zona y para desarrollar zonas deportivas y actividades de carácter efímero.

b) Área intermodal. Concebida como zona de reserva para desarrollar el potencial del transporte de mercancías ferrocarril-carretera.

c) Zona logística intermodal. Es el área especializada de la plataforma destinada a la implantación de Centros Logísticos de Empresa y, en general, para la ubicación de empresas que realicen actividades de almacenamiento, distribución y gestión de stocks.

d) Zona logística polivalente, para usos principalmente de almacenamiento.

La superficie total afectada por el PSIS de ampliación de la CT, después de la modificación, presenta la siguiente configuración:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | 3ª y 4ª fase CT / superficie (m2) | 3ª fase | 4ª fase | Total ampliación | | Viales e infraestructuras | 101.429 | 76.682 | 178.111 | | Zonas verdes | 90.683 | 76.348 | 167.031 | | Zonas dotacionales | 28.617 | 13.055 | 41.672 | | Plataforma intermodal | 0 | 65.648 | 65.648 | | Naves zona intermodal | 0 | 53.181 | 53.181 | | Naves edificación adosada | 152.137 | 97.824 | 249.961 | | Naves edificación aislada | 234.321 | 0 | 234.321 | | Aparcamiento vehículos pesados | 25.749 | 0 | 25.749 | | Total superficie ampliación CT | 632.936 | 382.738 | 1.015.674 | | Total superficie construida | 248.059 | 161.461 | 409.520 | |

**17.ª** Sobre las modificaciones de este nuevo PSIS de la ampliación de la CT, señalamos:

* La primera (2006), para acomodar el PSIS a la propuesta de variantes o mejoras presentada por la UTE ganadora del concurso de la 3ª fase de la CT y aceptadas previamente por la sociedad gestora.El objeto de esta modificación no afecta a las determinaciones fundamentales del PSIS de la ampliación y es respetuosa con sus estándares urbanísticos, incrementa las superficies destinadas a espacios libres, zonas verdes, viales y aparcamientos, quedando como parcela privada los 30.000 m2 de la franja arbolada del límite Este de la ampliación y se mantiene prácticamente igual la edificabilidad y el aprovechamiento tipo.
* Está en trámite actualmente una segunda modificación para adecuar los usos de los terrenos al replanteamiento de la configuración de la 4ª fase y una vez descartado, a medio plazo, su conexión directa con la red ferroviaria.

**18.ª** De la revisión efectuada sobre la tramitación y aprobación del PSIS sobre la ampliación de la CT concluimos que, en términos generales, se ha adecuado a lo establecido en los artículos 43 y 45 de la Ley Foral 35/2002, de 20 de diciembre, de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

La modificación de este PSIS se ha tramitado siguiendo y cumpliendo los requisitos necesarios para la aprobación de un PSIS, lo que resulta razonable tenido en cuenta que se trata de una revisión del mismo. Su justificación se encuentra en la aceptación por la sociedad gestora de las variantes y mejoras contempladas en la propuesta presentada por la UTE.

IV.3. El proceso expropiatorio de los terrenos de la Ciudad del Transporte

**19.ª** Con carácter previo conviene precisar que el Gobierno de Navarra asumió la financiación de las expropiaciones de los terrenos de la CT a través de:

* Convenio de cooperación firmado en 1993 y 1994 entre la sociedad TTCP, SA y el Gobierno de Navarra por lo que éste financiaba los terrenos de la CT.
* Acuerdo del Gobierno de Navarra de 18 de marzo de 2015 en el que se manifiesta la voluntad del Gobierno de Navarra de mantener los compromisos adquiridos en el anterior convenio y de seguir apoyando a Nasuvinsa en el desarrollo de la CT, especialmente en lo referente a los importes para la adquisición de los terrenos.

**20.ª** El proceso expropiatorio de los terrenos de la CT ha sido largo, complejo, con una judicialización relevante y, finalmente, con una importante repercusión sobre los recursos públicos.

Así, prácticamente no existieron acuerdos amistosos con los propietarios por lo que hubo de acudirse al Jurado de Expropiación; las resoluciones de éste fueros recurridas –bien por los propietarios, bien por el Gobierno de Navarra o por ambos– ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Navarra (TSJN); y, finalmente, en casación, ante el Tribunal Supremo, con cuyo fallo finalizaba el proceso judicial.

El proceso expropiatorio de los terrenos de la 1ª y 2ª fase se inicia a primeros de 1994 y los últimos pagos se efectúan en 2007; sobre la 3ª y 4ª fase, se inicia a primeros de 2005 y los últimos pagos se efectúan en 2017.

**21.ª** Todas las expropiaciones de la CT se efectuaron por el procedimiento de urgencia. El coste total de las mismas ha ascendido a un importe de 91,89 millones de euros, incluido el justiprecio, el premio de afección –cinco por ciento sobre el justiprecio– y los intereses legales de demora. En concreto:

|  |  |
| --- | --- |
| Expropiaciones CT | Gasto final (s/ sentencias) |
| Principal (incluido premio afección) | 66.737.310 |
| Intereses legales | 25.148.894 |
| Total | 91.886.204 |
|  |  |
| Precio final €/m2 (incluido premio afección) 1ª y 2ª fase (2002) | 12,64 a 20,60 |
| Precio final €/m2 (incluido premio afección) 3ª y 4ª fase (2015) | 55,71 a 59,94 |

Destacamos que los intereses legales de demora han supuesto un montante de 25,15 millones de euros, es decir, el 27 por ciento del importe total.

El precio final por sentencia del m2 del terreno entre las distintas fases de la CT experimenta, igualmente, un incremento relevante, cuando se trata de terrenos de naturaleza y productividad semejantes y todos clasificados, por los PSIS, como suelo urbanizable de uso industrial.

**22.ª** Expropiaciones de la 1ª y 2ª fase de la CT. El coste de las expropiaciones de estas fases ha ascendido a 17,47 millones de euros, incluido el justiprecio de los terrenos, el premio de afección –cinco por ciento sobre el justiprecio– y los intereses legales de demora.

Según la resolución del Jurado de Expropiación de 1997, el coste de los mismos hubiera supuesto un desembolso total de 1,39 millones de euros.

En el cuadro siguiente se comparan ambos importes para una superficie superior a los 600.000 m2.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Expropiaciones 1ª y 2ª fase CTP | Jurado de Expropiación (1997) | Gasto Final s/ sentencias (2007) |
| Precio €/m2 (incluido premio afección) | 1,86 | 12,64 - 20,60 |
| **Importe total** | **1.393.993** | **17.472.452** |
| Principal (incluido premio afección) | 1.164.808 | 11.197.525 |
| Intereses legales | 229.185 | 6.274.927 |

Destacamos la importante diferencia entre el precio por m2 fijado por el Jurado de Expropiación y el finalmente aplicado por la sentencia judicial firme. Igualmente, el relevante gasto derivado de los intereses legales de demora: el 36 por ciento del importe total.

**23.ª** La financiación de estos gastos de expropiaciones de la 1ª y 2ª fase se efectúa:

* La aportación de 1,39 millones de euros prevista en el convenio de cooperación, firmado en 1993 y 1994 entre el Gobierno de Navarra y la sociedad gestora TTCP, SA.
* La financiación adicional de estos gastos de expropiaciones –un aumento de 16,08 millones de euros sobre las previsiones del Jurado- se efectúa fundamentalmente al amparo del citado convenio de cooperación y por:

a) Concesión en 2006 por el Gobierno de Navarra de una subvención finalista de cuatro millones de euros.

b) Incremento de la participación de la sociedad CTP, SA en los precios de venta de naves y edificaciones de la 2ª fase. Este incremento le supuso unos ingresos extraordinarios de 4,1 millones de euros.

c) Recursos obtenidos de las ampliaciones del capital de la sociedad gestora, suscrito y desembolsado prácticamente en su totalidad por el Gobierno de Navarra.

**24.ª** Expropiaciones de la 3ª y 4ª fase de la CT. El coste de los terrenos expropiados para la 3ª y 4ª fase de la Ciudad del Transporte ha supuesto un coste final de 74,41 millones de euros, incluido el justiprecio, el premio de afección y los intereses legales de demora; estos últimos han ascendido a 18,87 millones de euros, es decir, el 25 por ciento del importe total.

Según la resolución del Jurado de Expropiación de 2008, el desembolso total hubiera sido de 23,20 millones de euros.

En el cuadro siguiente se comparan ambos importes para una superficie superior al millón de m2.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Expropiaciones 3ª y 4ª fase CTP | Jurado de Expropiación (2008) | Gasto Final s/ sentencias (2017) |
| Precio €/m2 (incluido premio afección) | 21,01 | 55,71 a 59,94 |
| **Importe total** | **23.197.346** | **74.413.752** |
| Principal (incluido premio afección) | 21.097.292 | 55.539.785 |
| Intereses legales | 2.100.054 | 18.873.967 |

Destacamos la evolución del precio por m2; así, en el cuadro siguiente se muestra las distintas valoraciones aplicadas, sin considerar el premio de afección:

|  |  |
| --- | --- |
| Expropiaciones 3ª y 4ª fase de la CT. Euro por m2 (sin premio de afección) | Importe |
| Hoja de aprecio propietarios | 50,79 a 57,09 |
| Hoja de aprecio de la Administración | 11,02 |
| Jurado de Expropiación de Navarra | 20,01 |
| Sentencias firmes | 53,06 a 57,09 |

Como se observa, los importes unitarios finales pagados por los terrenos son prácticamente coincidentes con los que presentaron los propietarios en su hoja de aprecio.

Todas las valoraciones de suelo anteriores están calculadas de acuerdo con el método residual dinámico; la variación entre ellas deriva de la utilización de hipótesis y parámetros distintos para cuantificar o justificar básicamente el valor de mercado de los terrenos y el coste de la edificación.

**25.ª** Para la financiación de estas expropiaciones de los terrenos de la ampliación de la CT y como resultado del citado acuerdo del Gobierno de Navarra de marzo de 2015, se aprueba en mayo de 2017 la Ley Foral 5/2017, de concesión de un crédito extraordinario de 25 millones de euros a la partida “*Transferencias corrientes a Nasuvinsa. Sentencia Ciudad del Transporte*” para hacer frente a las sentencias sobre fijación de justiprecio del Plan de Ampliación de la Ciudad del Transporte. Igualmente, por dicha Ley Foral se modifica la Ley Foral 24/2016, de Presupuestos Generales de Navarra para 2017, en el sentido de declarar como ampliable la citada partida de Nasuvinsa.

Por acuerdo del Gobierno de Navarra de 19 de julio de 2017 se amplía el crédito de dicha partida en 26,5 millones de euros. El importe efectivamente entregado a Nasuvinsa asciende a un total de 51,36 millones de euros.

El importe restante se ha abonado con fondos procedentes de la actividad comercial y otros recursos propios de la sociedad gestora.

**26.ª** Finalmente, sobre la gestión de las anteriores expropiaciones destacamos los siguientes aspectos:

* Se ha revisado una muestra de expedientes de expropiación de la 3ª fase, concluyendo que los mismos están completos, contienen la justificación precisa, los cálculos y los pagos efectuados responden a la documentación y sentencias obrantes en los mismos.
* La sociedad gestora/Gobierno de Navarra efectuaron los depósitos previos y consignaron las cantidades concurrentes en la Caja General de Depósitos al objeto de reducir lo máximo posible la generación de intereses legales de demora.
* A lo largo de 2002, el TSJN dicta las correspondientes sentencias fijando el justiprecio de los terrenos –sin premio de afección– de la 1ª y 2ª fase entre 12,04 y 19,62 euros/m2; por tanto, la Administración ya conocía tales precios, por lo que no resulta muy comprensible que en su hoja de aprecio para la ampliación de la CT presentada en 2006, fijara un precio de los terrenos de 11,02 euros/m2, cuando la naturaleza de los terrenos era muy semejante.
* Desde la actual perspectiva temporal, la ampliación de la CT debería haberse limitado a los terrenos de la 3ª fase; posteriormente, en función de los resultados comerciales de su explotación comercial, de la evolución de la situación económica y de las conclusiones del plan de viabilidad, abordar, en su caso, la 4ª fase. No obstante, la ejecución por fases conlleva también riesgos, tales como modificaciones urbanísticas u operaciones especulativas sobre los terrenos, que pudieran haber impedido o afectado al desarrollo final del proyecto.

IV.4. Modelo de gestión de la Ciudad del Transporte

**27.ª** El modelo de gestión de la Ciudad del Transporte que se implanta para la 1ª, 2ª y 3ª fase de la CT se caracteriza por:

* Prácticamente desde su inicio, el desarrollo y funcionamiento de la CT se realiza bajo control institucional para mantener el carácter estratégico para Navarra de dicha infraestructura.
* Mediante una sociedad gestora se presta un servicio público de explotación privada o mediante concesionario. Desde 1995, esta sociedad adquiere la naturaleza de empresa pública.
* Los suelos precisos para la CT los expropia y financia el Gobierno de Navarra, declarando como entidad beneficiaria a la sociedad gestora. Igualmente asume y financia las infraestructuras externas al ámbito territorial de la CT.
* Para las obras de urbanización, construcción y explotación de la CT, la sociedad gestora efectúa dos concursos públicos que se adjudican en ambos casos a la misma UTE, única oferta presentada. Estos concursos se califican como operaciones “llave en mano”, por lo cual la UTE asume, a riesgo y ventura, la urbanización, edificación, promoción y explotación de la CT.

Para la 1ª y 2ª fase, la UTE abonó a la sociedad gestora, con carácter previo a la firma del contrato, un total de 181.007 euros para compensar los gastos incurridos en informes, estudios y proyectos de desarrollo de la CT.

En la 3ª fase, la sociedad gestora, además del porcentaje estipulado por cada venta efectuada, percibirá de la UTE un canon de 15 millones de euros que se devengará anualmente en 10 años. Con este canon se compensa los costes incurridos de dirección de obra y control de calidad de la urbanización así como los gastos de estudios, redacción y tramitación del PSIS, y la promoción institucional.

* Para la materialización de tal construcción, la sociedad gestora pone a disposición de la UTE los terrenos mediante la constitución de un derecho de superficie cuya vigencia, para la 1ª y 2ª fase, fue hasta diciembre de 2003 y para la 3ª fase abarca hasta diciembre de 2021.
* Como tipo de comercialización, señalamos:

a) Para la 1ª y 2ª fase, la UTE gestionará fundamentalmente la venta de parcelas urbanizadas y de naves construidas.

b) En la 3ª fase, se gestiona por la UTE tanto la venta de parcela urbanizada como la venta de parcela y construcción de la edificación; también se contempla el alquiler de nave construida.

* Las condiciones de venta/alquiler y sus precios son fijados y actualizados anualmente por la sociedad gestora de la CT y las distintas operaciones efectuadas por la UTE deben de comunicarse previamente a dicha sociedad. Asimismo se diseñan unos modelos de contratos.
* Una vez escriturados los contratos de compraventa entre la UTE y las personas físicas/jurídicas correspondientes, la sociedad gestora percibirá el porcentaje pactado sobre los ingresos de esa venta.
* Asimismo, la sociedad gestora adquiere mediante compraventa a la UTE dos edificios de oficinas y un aparcamiento para vehículos pesados y mercancías peligrosas; estos inmuebles son gestionados directamente por la sociedad gestora. Igualmente, le encomienda en 1998 el Gobierno de Navarra la construcción del edificio de Aduana, obras que ejecuta la UTE y que financia el propio Gobierno.
* Para la 3ª fase, se incluye en el contrato la posible opción de compra por parte de la sociedad gestora sobre los inmuebles que quedasen sin enajenar por el adjudicatario, una vez finalizado el plazo de vigencia del derecho de superficie (previsto en 2021).
* Para la gestión de los servicios comunes de la CT se constituyen dos comunidades de propietarios, una para la 1ª y 2ª fase y otra para la 3ª, asumiendo la sociedad gestora la presidencia de esas comunidades. Estas comunidades de propietarios encomiendan a la misma la realización de los servicios necesarios para el adecuado funcionamiento de la CT (vigilancia y seguridad, limpieza viaria, viabilidad invernal, mantenimiento de zonas verdes y del alumbrado público, mantenimiento general de la urbanización, etc.), percibiendo por tal prestación el cinco por ciento del presupuesto de gastos correspondiente de las citadas comunidades. Desde el 1 de julio de 2017, Nasuvinsa ha dejado la gestión de la primera de las comunidades citadas, al perder su participación mayoritaria en la propiedad horizontal.

**28.ª** Para la 4ª fase, y en tanto no se configure definitivamente su diseño, su gestión es asumida directamente por Nasuvinsa.

IV.5. La sociedad gestora de la Ciudad del Transporte

**29.ª** La sociedad gestora desde su inicio hasta la actualidad ha tenido diversas denominaciones y propietarios de su capital social, tal como puede observarse en el siguiente cuadro:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Denominación sociedad gestora de la CT | Periodo | % participación pública |
| Terminal de Transporte de la Comarca de Pamplona, SA | 1991-1994 | 0 |
| Terminal de Transporte de la Comarca de Pamplona, SA | 1995-1997 | 80-92 |
| Ciudad del Transporte de Pamplona, SA | 1997-2011 | 95-99 |
| Agencia Navarra del Transporte y de la Logística, SAU | 2011-2014 | 100 |
| NASUVINSA | 2014-2017 | 100 |

En una primera etapa no tiene participación pública en su capital; progresivamente la presencia de la Administración resulta muy mayoritaria para, finalmente, poseer el cien por cien de su capital social.

Resaltamos que la sociedad, con las dos primeras denominaciones, presenta como actividad exclusiva la gestión de la propia CT; posteriormente, tal actividad se incluye en otros objetos sociales más amplios. Esta situación influye, además, en la información económico-financiera que contiene sus cuentas anuales.

**30.ª** La sociedad TTCP, SA se constituye en 1991 con capital 100 por cien privado y por cuantía de 60.101 euros; en 2011, CTP, SA presenta un capital de 15,81 millones de euros y con una presencia pública superior al 99 por ciento del capital. Además en ese periodo, los socios privados no acuden a las diversas ampliaciones de capital.

En 1997, la sociedad Terminal de Transportes de la Comarca de Pamplona, SA cambia su denominación por “Ciudad del Transporte de Pamplona, SA”. Esta denominación se mantiene hasta 2011 en que, mediante una operación de fusión por absorción, la Ciudad del Transporte absorbe a la Agencia Navarra del Transporte y Logística SA, denominándose la nueva sociedad “Agencia Navarra del Transporte y de la Logística, SAU”.

Con carácter previo a esta fusión por absorción, las acciones propiedad de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra se incorporan a la sociedad “Corporación Pública Empresarial de Navarra, SLU” (CPEN). Asimismo, entre finales de 2010 y el primer trimestre de 2011, el resto de socios de la extinta CTP, SA transmiten sus acciones a la citada CPEN por un importe total de 0,36 millones de euros.

A 31 de diciembre de 2011, el titular del 100 por cien de las acciones y socio único de la sociedad ANL, SAU es la CPEN, resultando su capital social en una cuantía de 15,81 millones. Este importe de capital social se mantiene hasta 2013.

En julio de 2014, la sociedad pública “Navarra de Suelo y Vivienda, SAU” (Nasuvinsa) absorbe a la sociedad ANL, SAU mediante la transmisión en bloque de todos sus activos y pasivos. Resultado de esta absorción, Nasuvinsa asume todos los derechos y obligaciones de la gestión y explotación de la Ciudad del Transporte de Pamplona.

**31.ª** Las funciones desarrolladas por la sociedad gestora de la CT son, en resumen, las siguientes:

* Promoción de los PSIS que desarrollan la CT.
* Convocatoria y tramitación de los dos concursos para la adjudicación de la realización y desarrollo de la Ciudad del Transporte, aprobando las bases correspondientes.
* Puesta a disposición del suelo mediante la constitución de un derecho de superficie a favor de la adjudicataria de los contratos anteriores.
* Control de las obras de urbanización.
* Control y seguimiento de la fase de comercialización y explotación:

a) Usos: Todos los compradores, arrendatarios y usuarios deberán cumplir los usos establecidos en el PSIS.

b) Precios máximos que deberán respetarse en los contratos de compraventa y arrendamientos que se celebren.

c) Aprobación de los modelos tipo de contrato y autorización a los contratos de reserva, compraventa y arrendamiento.

* Adquisición de inmuebles a la UTE y su gestión directa (edificios oficinas, aparcamiento de vehículos pesados y mercancías peligrosas).
* Gestión de los servicios comunes de mantenimiento y conservación de la infraestructura.

**32.ª** Ingresos percibidos por la sociedad gestora por la venta de parcelas por la UTE. De acuerdo con los contratos firmados con la UTE, de cada venta que esta efectúa, la sociedad gestora percibe un porcentaje sobre el precio de venta, cuya cuantía no incrementa tal precio.

Hasta el 31 de diciembre de 2017 ha percibido un total de 10,64 millones de euros, de acuerdo con el siguiente detalle por fases de la CT:

|  |  |
| --- | --- |
| Fases/Ingresos sociedad gestora por ventas de parcelas por la UTE | Importe |
| 1ª fase | 488.180 |
| 2ª fase | 5.350.995 |
| 3ª fase | 4.798.147 |
| 4ª fase | 0 |
| Total | 10.637.322 |

Los porcentajes recibidos han experimentado las siguientes variaciones:

* Para la comercialización de la 1ª fase, se establece el uno por ciento del precio de venta.
* Para la comercialización de la 2ª fase: El uno por ciento del precio de venta más 77,41 euros por m2 de solar ocupado por las edificaciones; este importe de incremento se justifica en el aumento del coste de las expropiaciones.
* Para la 3ª fase, se fija un porcentaje del cinco por ciento, porcentaje que se eleva, desde 2007, al 10 por ciento.

Se ha revisado una muestra de contratos de compraventa relativos a la 3ª fase, concluyéndose que los importes percibidos por la sociedad gestora responden a los porcentajes establecidos en el contrato firmado con la UTE.

No consta la relación de inmuebles arrendados por la UTE[[3]](#footnote-3)

**33.ª** Además, para esta 3ª fase, la sociedad, conforme al contrato de adjudicación firmado con la UTE, percibiría de esta un canon total de 15 millones de euros, que se devengará con una periodicidad anual, por un importe de 1,5 millones de euros y una duración de diez años –es decir, hasta 2015–. Este canon anual se actualizará con la variación del IPC.

A 31 de diciembre de 2012, sin embargo, se firma una actualización del contrato de adjudicación por el que las partes acuerdan que la actualización del canon de acuerdo con el IPC no tenga lugar durante los años 2013 a 2015; se tomará como base el canon del año 2012 para los futuros cánones y se aplicará el IVA correspondiente en su momento. Además, en esta modificación, se estipula que, a partir de 2012, a la deuda neta vencida de la UTE se le aplicará unos intereses del cinco por ciento nominal anual y dicha UTE deberá entregar garantías hipotecarias suficientes sobre la deuda pendiente. No consta expresamente el cumplimiento de la entrega de estas garantías.

A 31 de diciembre de 2017, el canon devengado (IVA incluido) asciende a 19,58 millones, de los que queda pendiente de cobro un total de 8,79 millones, incluidos los intereses a un tipo de interés nominal anual del cinco por ciento.

Por tanto, la UTE ha incumplido la cláusula del contrato relativo a los pagos anuales pendientes de este canon.

**34.ª** Como otros aspectos destacables de las cuentas anuales de estas sociedades gestoras[[4]](#footnote-4) destacamos:

* Los resultados del ejercicio negativos acumulados entre 1995 y 2013 ascienden a 1,45 millones.
* Ampliaciones de capital. Mediante diversas operaciones de capital –efectuadas entre 1996 y 2007–, a la que no acudieron los socios privados, las sociedades TTCP, SA y CPT, SA incrementaron su capital social en 15,67 millones, suscrito y desembolsado en su totalidad por el Sector Público Foral.
* En 2010, último ejercicio de la sociedad CTP, SA, el número de empleados medio de la misma era de cuatro trabajadores; en 2013, también último ejercicio de ANL, SAU, ese número ascendía a 5,75 trabajadores.
* Entre 1995 y 2013, la sociedad gestora ha percibido del Gobierno de Navarra un total de 8,10 millones de subvenciones a la explotación, destacando una de cuatro millones para financiar el aumento del gasto de expropiaciones.
* Desde 1993, ha percibido como subvenciones de capital por parte del Gobierno de Navarra un total de 1,41 millones, básicamente para financiar las expropiaciones.
* Aportaciones del socio único CPEN por importe de 2,10 millones, fundamentalmente en 2012 para compensar pérdidas de ejercicios anteriores.
* La sociedad Nasuvinsa percibe del Gobierno de Navarra una subvención corriente de 51,36 millones al amparo de la Ley Foral 5/2017, de concesión de un crédito extraordinario a la partida de los presupuestos de 2017 “Transferencias corrientes a Nasuvinsa. Sentencia Ciudad del Transporte” para financiar el aumento del importe de las expropiaciones de la ampliación de la CT.
* El valor contable en 2011 de los bienes adquiridos por la sociedad gestora a la UTE relativos al aparcamiento de vehículos pesados y mercancías peligrosas y los dos edificios de oficinas se refleja en el siguiente cuadro:

|  |  |
| --- | --- |
| Inversiones inmobiliarias adquiridas a la UTE | Total |
| Aparcamiento vehículos pesados 1ª fase | 1.274.203 |
| Aparcamiento vehículos pesados 3ª fase | 4.017.596 |
| Oficinas-Edificio Oriz | 1.138.198 |
| Oficinas-Edificio Alaiz (parte) | 584.626 |
| Total | 7.014.623 |

**35.ª** Desde 1995, la sociedad gestora adquiere la condición de empresa pública, incorporándose sus cuentas anuales a las Cuentas Generales de Navarra. Con carácter general, los informes de auditoría que acompañan a esas cuentas anuales desde 1996 son favorables o presentan salvedades por incertidumbres derivadas fundamentalmente del proceso expropiatorio.

Las memorias de las cuentas anuales de los ejercicios de 2014 a 2016 de la sociedad Nasuvinsa incluyen, dentro del apartado de contingencias, una descripción de los principales acontecimientos judiciales acecidos en el proceso expropiatorio de los terrenos de la Ciudad del Transporte, concluyendo con el siguiente comentario:

“En razón del compromiso adquirido por el Gobierno de Navarra y la sociedad Terminal de Transportes en el Convenio de Cooperación de 1993 en la adquisición del suelo, el Gobierno de Navarra acuerda el 18 de marzo de 2015 “*Manifestar la voluntad del Gobierno de Navarra de mantener los compromisos adquiridos en el Convenio de Colaboración de 29 de octubre de 1993 y seguir apoyando a la sociedad pública NASUVINSA en el desarrollo de la Ciudad del Transporte, especialmente en lo referente a los importes necesarios para la adquisición de terrenos*”. A la vista de ello, como quiera que la sociedad no va a sufrir ningún quebranto patrimonial como resultado de estos litigios, ya que es el Gobierno de Navarra quien se hará cargo del incremento de precio de los terrenos expropiados, no se ha contabilizado importe alguno en el balance de situación.”

IV.6. Contratos de urbanización, explotación y comercialización de la Ciudad del Transporte

**36.ª** El modelo de gestión implantado en la CT se apoya en la contratación externa por parte de la sociedad gestora de las obras de urbanización y construcción de edificios y naves así como de las operaciones de explotación y comercialización precisas para lograr el éxito del proyecto.

Se han realizado dos procesos de adjudicación, uno relativo a la 1ª y 2ª fase y, otro, para la 3ª fase de la CT.

**37.ª** Como aspectos comunes en ambos contratos, señalamos:

* Las bases reguladoras de los procesos de contratación los aprueban la sociedad gestora.
* Las ofertas presentadas deben ajustarse a las especificaciones de los respectivos PSIS, si bien se admiten implícitamente mejoras o variantes sobre las mismas.
* En ninguno de los dos procesos selectivos las bases reguladoras estiman el volumen de negocio que se espera obtener con la explotación de la CT.
* Se han adjudicado a la misma UTE, único ofertante presentado en ambos procedimientos, a pesar de que se publicitaron los mismos.
* Se entienden como operaciones “llave en mano”, asumiendo el adjudicatario a su cargo el riesgo y ventura de los trabajos de desarrollo y realización de la CT.
* Para materializar las distintas obras a ejecutar por la UTE, la sociedad gestora –beneficiaria de la expropiación de los terrenos– los pone a disposición del adjudicatario mediante la constitución de un derecho de superficie con una vigencia temporal limitada.
* El adjudicatario deberá presentar un anteproyecto de obras de urbanización a la sociedad gestora para su aprobación. En estas obras de urbanización se incluyen los sistemas generales y los accesos internos de la CT.
* Los contratos no comprenden las obras e infraestructuras a realizar fuera del ámbito físico de la CT.
* El adjudicatario se responsabiliza de la gestión de venta de parcelas brutas y/o construidas así como, en su caso, del arrendamiento de los inmuebles.
* Los precios y las condiciones generales de venta y de alquiler se fijan en el contrato; estos precios se actualizarán periódicamente. La sociedad gestora percibirá un porcentaje de esas ventas.

**38.ª** Contrato para las fases 1ª y 2ª de la CT. De este contrato destacamos:

* En marzo de 1994 la sociedad gestora TTCP, SA aprueba las bases reguladoras del contrato. En ese momento y en todo el proceso de la adjudicación el capital social de esa sociedad es íntegramente privado. Por tanto, no se le aplica la legislación pública en materia de contratación administrativa.
* Inicialmente el contrato afecta a la 1ª fase, si bien posteriormente se modifica para extenderlo a la 2ª fase.
* Las bases dejan a criterio de los ofertantes la fijación de los precios de venta por m2 de los diferentes tipos de naves, dentro de unos valores máximos referenciados.
* La contratación se anuncia en la prensa local y en el BON.
* Al proceso se presenta una única oferta que finalmente resultó ser la adjudicataria.
* La oferta es analizada por la sociedad TTCP, SA asesorada técnicamente por la empresa Audenasa.
* La propuesta presentada por el adjudicatario presenta unas variantes que son aceptadas, por lo que es preciso redactar y tramitar una modificación del PSIS de la CT.
* El contrato se firma en junio de 1995.
* El derecho de superficie constituido tiene una vigencia hasta el 31 de diciembre de 2000.
* La sociedad gestora percibirá el uno por ciento del precio de venta.

En conclusión, el procedimiento de contratación de las obras de urbanización y explotación de la 1ª y 2ª fase de la CT se inicia y se adjudica por una sociedad entonces de capital totalmente privado. Se publicita el inicio del proceso de contratación en el BON y en la prensa local.

**39.ª** Este contrato inicial fue modificado en los ejercicios de 1999, 2000 y 2002, destacando:

* En 1999:

a) La sociedad gestora adquirirá a la UTE dos edificios de oficinas y un aparcamiento para vehículos pesados.

b) Se autoriza el desarrollo de la zona de reserva o 2ª fase de la CT sujeta a tipologías y usos idénticos a los de la 1ª fase y a la determinación de unos precios de venta.

* En 2000, se prorroga el derecho de superficie hasta el 31 de diciembre de 2003, incluyendo los terrenos de la 2ª fase.
* En la modificación de 2002, se autoriza un incremento del precio de venta de naves y edificaciones –en 60 €/m2, para hacer frente a obras de evacuación de aguas pluviales y al aumento del gasto de expropiaciones– y se fijan una nueva participación de la sociedad gestora en los precios de venta: el uno por ciento de la venta más un importe de 77,41 euros por metro cuadrado de solar ocupado por las edificaciones.

**40.ª** Según el certificado emitido por el arquitecto redactor del proyecto y director de las obras de la UTE para la 1ª y 2ª fase de la CT, a mayo de 2005, el importe de las obras ejecutadas por esta –sin IVA– ha ascendido a 59,88 millones de euros, según el siguiente detalle:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Inversión UTE  Fases CT | Urbanización  (m2) | Edificación naves  (m2) | Edificación  Servicios (m2) | Importe total obras  (euros) |
| 1ª | 388.655 | 74.172 | 19.701 | 41.266.670 |
| 2ª | 219.708 | 59.212 | 4.166 | 18.610.340 |
| Total | 608.363 | 133.384 | 23.867 | 59.877.010 |

Las obras de urbanización concretamente ascienden en la 1ª y 2ª fase a 15,40 y 5,02 millones de euros, respectivamente; la edificación a 25,87 y 13,59 millones de euros, respectivamente.

**41.ª** Sobre el procedimiento de contratación de la 3ª fase, señalamos:

* La sociedad pública CTP, SA convocó, en marzo de 2005, un concurso para la adjudicación de las obras de urbanización, comercialización y explotación de la 3ª fase de la CT; en esa sesión se aprueban igualmente las bases reguladoras del mismo.

La normativa aplicable en el momento de la licitación y tramitación de este contrato es la Ley Foral 10/1998, de 16 de junio, de Contratos de las Administraciones Públicas de Navarra, vigente hasta el 6 de julio de 2006. En concreto el artículo 1.4 que señala:

“*Las sociedades mercantiles en cuyo capital sea mayoritaria la participación directa o indirecta de una Administración, se ajustarán en su actividad contractual a los principios de publicidad, concurrencia, transparencia y objetividad, salvo que la naturaleza de la operación a realizar sea incompatible con estos principios”*.

* La preparación del concurso se encarga por CTP, SA a una empresa consultora cuyos trabajos se centran esencialmente en preparar el pliego de bases, en la selección de los potenciales candidatos a presentarse al concurso y en la presentación pública del proyecto.
* Como órgano de contratación actuará el consejo de administración de CTP, SA y se constituirá una mesa de contratación con vocales designados por la misma.
* Valor estimado del contrato. Las bases no se acompañan de un valor estimado del contrato especialmente referido al volumen de negocio esperado con la explotación de la CT. Igualmente se contempla que el adjudicatario deberá abonar un canon mínimo de 15 millones de euros que se devengará con una periodicidad anual durante 10 años.
* Plazo. Se contemplan diversos plazos parciales para la ejecución de las obras. Igualmente se indica que el derecho de superficie tiene una vigencia de 15 años desde la aprobación del proyecto de urbanización.
* Procedimiento y sistema de adjudicación: abierto por concurso y mediante la aplicación de los siguientes criterios de valoración reflejados en las bases:

|  |  |
| --- | --- |
| Criterios de valoración | Porcentaje |
| Económicos | 40 |
| Relativos al ofertante | 10 |
| Relativos al plan de negocio | 10 |
| Técnicos | 40 |
| Total | 100 |

* Publicidad. Se publica en la prensa nacional y la regional el 11 de marzo de 2005. Dicho anuncio incluye la convocatoria de una reunión informativa para las empresas interesadas a celebrar el día 17 de marzo de 2005, a la que asisten un total de 19 empresas. Con carácter previo a esos anuncios, se invita en enero de 2005, a las ocho empresas más significativas en materia de grandes promociones logísticas-industriales, efectuándose una presentación del proyecto tanto en Madrid como en Pamplona.
* Otros aspectos destacables del concurso:

a) El adjudicatario se obliga a explotar en régimen de arrendamiento al menos el 20 por ciento de la superficie total de las naves previstas en el PSIS ampliado.

b) La oferta también debe incluir la descripción y coste de los sistemas generales comunes a la 3ª y 4ª fase (abastecimiento, saneamiento, energía, comunicaciones, seguridad, viales generales).

c) Los licitadores deberán incluir en su oferta la construcción y entrega llave en mano de un aparcamiento de vehículos pesados (ampliación del ya existente)

d) Compromiso de recompra de CTP, SA: Si transcurrido el plazo de duración del derecho de superficie quedasen bienes sin enajenar por el adjudicatario, CTP, SA tendrá la opción de ejercitar la compra de los mismos a los precios actualizados ofertados por el adjudicatario.

* Al concurso finalmente solo se presenta una oferta que coincide con la UTE adjudicataria de las obras de 1ª y 2ª fase de la CT.
* La mesa de contratación solicita dos informes técnicos que analizan la propuesta presentada por la UTE –que incluye variantes o mejoras-y que concluyen que la misma difiere de las determinaciones del PSIS de la ampliación, no se justifican suficientemente los costes de los sistemas generales imputables a la 4ª fase, no se adjuntan compromisos de las entidades financieras que garanticen la captación de recursos por la UTE y da por supuesto que la sociedad CTP, SA ejercerá la opción de compra sobre los bienes no enajenados una vez concluida la vigencia del derecho de superficie.

En cuanto a la oferta económica, el importe y pago del canon de 15 millones se ajusta a las bases; por otra parte, el porcentaje a percibir por CTP, SA por las ventas realizadas se eleva del dos al 2,5 por ciento.

No consta documentalmente la aplicación efectiva de los criterios de valoración previstos en las bases sobre la propuesta presentada.

* La mesa de contratación en sesión celebrada el 23 de junio de 2005 acuerda elevar al órgano de contratación una propuesta de adjudicación “provisional” a la UTE condicionando la definitiva a la aceptación y cumplimiento por la misma de una serie de condiciones, entre las que citamos la redacción de una modificación del PSIS de la ampliación para adecuarlo a la propuesta presentada –dado que se admiten las variantes presentadas- y justificar el coste de los sistemas generales a imputar a la 4 ª fase. El 27 de junio de 2005, el consejo de administración de CTP, SA acuerda proceder a la citada adjudicación provisional condicionando la definitiva a la aceptación y cumplimiento de las anteriores condiciones.
* En febrero de 2006, la mesa eleva propuesta de adjudicación definitiva mediante un informe en que se contrasta que se han cumplido las exigencias contempladas en la adjudicación provisional. Por acuerdo adoptado en sesión del consejo de administración de CTP, SA de 1 de marzo de 2006, se adjudicó definitivamente el citado concurso a la UTE formalizándose el correspondiente contrato con fecha 17 de marzo de 2006.

En conclusión, el procedimiento de contratación se ha ajustado al cumplimiento del principio de publicidad así como al resto de principios básicos aplicables. Además se aplicaron trámites o procedimientos no exigibles, en ese momento, en procesos gestionados por las empresas públicas (mesas de contratación, informes técnicos, etc.)

**42.ª** Del contrato firmado para la 3ª fase señalamos los siguientes aspectos:

* La sociedad CTP, SA constituye un derecho de superficie a favor de la UTE con vigencia hasta el 15 de diciembre de 2021.
* La UTE abonará a CTP, SA un canon total de 15 millones de euros que se devengará con una periodicidad anual de 1,5 millones de euros, actualizado con el IPC, y una duración de 10 años.
* La UTE se compromete a ejecutar a cuenta de CTP, SA la construcción de los sistemas generales imputables a la 4ª fase y la ampliación del aparcamiento de pesados incluida en la 3ª fase por 2,2 y 2,69 millones de euros, respectivamente.
* La sociedad CTP, SA percibirá en concepto de transmisión del suelo la cantidad equivalente al cinco por ciento del precio de venta en que se valora el mismo. Para el supuesto de alquiler, “el mismo porcentaje anterior deberá entregarse por la adjudicataria en el momento del otorgamiento de la escritura de cesión del suelo, tomando como referencia el precio de venta”.
* Se flexibilizan las modalidades económicas de contratación para la UTE, señalándose que explotará en régimen de arrendamiento al menos el 20 por ciento de la superficie total de naves previstas en el PSIS. Se contemplan en los precios tanto los de venta como los de alquiler.
* Para las trasmisiones sucesivas de naves o terrenos durante 10 años desde la primera transmisión, será preciso el previo consentimiento de CTP, SA.

En febrero de 2007 se iniciaron las obras de urbanización de la 3ª fase, obras que finalizan en julio de 2012. Su coste ascendió a 14,48 millones.

**43.ª** Este contrato inicial fue objeto de modificaciones en los ejercicios de 2007 y 2012.

* El 24 de abril de 2007, el consejo de administración de CTP, SA aprueba una modificación del contrato al objeto de recomponer el equilibrio económico de la operación y asegurar el buen fin de la misma. Se justifica la misma en dos circunstancias nuevas –elevación del coste de la expropiación de los terrenos por decisiones judiciales e importante incremento del costo de construcción que supone la entrada en vigor del nuevo Código Técnico de Edificación en 2006– que afectan a los intereses de ambas partes. Con esta finalidad:

a) Se incrementan los precios de venta y arrendamiento.

b) Se eleva la participación de CTP S.A. en los precios de venta del cinco al 10 por ciento.

c) Se reduce el plazo de 10 a cinco años para el consentimiento previo de la CTP S.A. en las transmisiones sucesivas.

d) Incremento de la edificabilidad en la Zona de Equipamiento Comunitario, Área Polivalente, para compensar la pérdida de aprovechamiento de las oficinas de la Zona Logística Polivalente.

* El 31 de diciembre de 2012 se firma una nueva modificación del contrato justificándose en la crisis económica en general y del mercado inmobiliario en particular y la necesidad de adecuar el contrato a un calendario realista de gastos e ingresos, cobros y pagos. Así, se acuerda, entre otros:

a) La actualización del canon de acuerdo con el IPC no se aplicara en los años de 2013 a 2015.

b) Ambas partes se comprometen a financiar en idéntica proporción los 684.000 euros (IVA no incluido) de las obras de saneamiento.

c) Sobre las deudas vencidas y exigibles anteriores, se aplicará un devengo de intereses del cinco por ciento anual.

d) Se garantizan mediante diversas fórmulas el cobro por la sociedad gestora de las deudas de la UTE.

**44.ª** De acuerdo con la documentación analizada, el importe de las obras ejecutadas en la 3ª fase por la UTE –sin IVA– ha ascendido a 27,62 millones de euros, según el siguiente detalle:

|  |  |
| --- | --- |
| Inversión UTE 3ª fase CT | Importe (millones euros) |
| Urbanización | 14,48 |
| Construcciones | 13,14 |
| Total | 27,62 |

**45.ª** Atendiendo a la superficie demandada por las empresas instaladas en la CT, el cuadro siguiente muestra, en porcentaje, el tamaño medio de las mismas en sus distintas fases:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Parcelas | Porcentaje de superficies | | |
| + 10.000 m2 | 4.000 a 10000 m2 | - 4.000 m2 |
| 1ª fase | 49 | 23 | 28 |
| 2ª fase | 27 | 38 | 35 |
| 3ª fase | 88 | 7 | 5 |

Como se observa, en la fase 3ª las superficies de las parcelas ocupadas predominan de forma relevante las que tienen una superficie mayor de 10.000 m2.

IV.7. Inversiones y financiación pública en la Ciudad del Transporte

**46.ª** El proyecto de la Ciudad del Transporte no está todavía concluido por lo que no podemos dar un importe final de las inversiones públicas y de su financiación.

**47.ª** A 31 de diciembre de 2017, las inversiones públicas relevantes efectuadas en la CT ascienden a 113,29 millones de euros, según el siguiente cuadro y gráfico:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Inversiones públicas CT | Comunes | 1ª y 2ª fase | 3ª y 4ª fase | Total |
| Infraestructuras externas | 11.114.976 |  |  | 11.114.976 |
| Expropiación terrenos |  | 17.472.452 | 74.413.752 | 91.886.204 |
| Proyecto PSIS ampliación |  |  | 220.935 | 220.935 |
| Aparcamiento vehículos pesados |  | 1.274.203 | 4.017.596 | 5.291.799 |
| Edificios oficinas |  | 1.722.824 |  | 1.722.824 |
| Sistemas generales |  |  | 2.388.186 | 2.388.186 |
| Saneamiento y abastecimiento |  |  | 342.000 | 342.000 |
| Compra acciones socios minoritarios | 135.225 |  |  | 135.225 |
| Explanación 4ª fase (Nasuvinsa) |  |  | 185.293 | 185.293 |
| Total a 31/XII/2017 | 11.250.201 | 20.469.479 | 81.567.762 | 113.287.442 |

Del importe total, destacamos que el 81 por ciento se corresponde con la adquisición de suelo mediante el pago de las expropiaciones y un 10 por ciento a infraestructuras externas ejecutadas directamente por el Gobierno de Navarra; un seis por ciento corresponde a la adquisición de inmuebles dentro de la CT por la sociedad gestora (edificios y aparcamiento de vehículos pesados) y, el resto, a otras inversiones fundamentalmente en sistemas generales.

Por fases, la 1ª y 2ª representan el 18 por ciento del total invertido, en tanto que la 3ª y 4ª suponen el 72 por ciento del mismo; esta variación entre fases se explica especialmente por el coste de las expropiaciones.

**48.ª** La financiación obtenida directamente por la CT –derivada de los ingresos de la sociedad gestora por su propia actividad como de aportaciones del Gobierno de Navarra– asciende a un total de 105,18 millones de euros, según el siguiente cuadro y gráfico.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Financiación CT | Comunes | 1ª y 2ª fase | 3ª y 4ª fase | Total |
| Ampliaciones de Capital GN | 15.670.139 |  |  | 15.670.139 |
| Aportaciones socio CPEN | 2.091.540 |  |  | 2.091.540 |
| Subvención GN crédito extraordinario LF 5/2017 |  |  | 51.365.000 | 51.365.000 |
| Subvenciones de capital GN (1) |  | 1.414.187 |  | 1.414.187 |
| Subvenciones de explotación GN (1) |  | 4.000.000 |  | 4.000.000 |
| Ingresos porcentaje s/ventas terrenos |  | 5.839.175 | 4.798.147 | 10.637.322 |
| Canon devengado UTE (2) |  |  | 20.002.095 | 20.002.095 |
| Total a 31/XII/2017 | 17.761.679 | 11.253.362 | 76.165.242 | 105.180.283 |

(1) Destinadas específicamente a financiar las expropiaciones de la 1ª fase

(2) A 31 de diciembre de 2017, la UTE adeuda por este concepto un total de 8,79 millones de euros (IVA incluido)

De este importe total, el 54 por ciento procede de subvenciones concedidas por el Gobierno de Navarra, el 29 por ciento de la propia actividad comercial de la sociedad gestora y el 17 por ciento de ampliaciones de capital desembolsados por el Gobierno de Navarra y de aportaciones del socio único de la sociedad gestora (CPEN).

También conviene indicar que en mayo de 2007 la sociedad gestora formalizó tres créditos para financiar parcialmente la ampliación de la CTP por un límite de 13 millones de euros y una vigencia de 10 años. En la actualidad, estas líneas de crédito están canceladas.

**49.ª** A efectos informativos, y de acuerdo con la documentación disponible, las inversiones realizadas por la UTE en la CTP hasta finales de 2017 se estiman en un total de 87,50 millones de euros, de los que el 40 por ciento corresponde a urbanización y el 60 por ciento a construcción de naves. Su detalle por fases, se presenta en el siguiente cuadro, en millones de euros:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Inversión | 1ª fase | 2ª fase | 3ª fase |
| Urbanización | 15,40 | 5,02 | 14,48 |
| Construcción naves | 25,87 | 13,59 | 13,14 |
| Total | 41,27 | 18,61 | 27,62 |

No consta información sobre los resultados económicos obtenidos por la UTE en estos ejercicios de gestión de la CT.

IV.8. Desarrollo de la 4ª fase de la Ciudad del Transporte

**50.ª** Inicialmente, el objetivo prioritario de esta fase, y así se contempla en el PSIS de la ampliación aprobado en 2004, era lograr la intermodalidad con el transporte ferroviario, mediante un ramal ferroviario de conexión directa con la red de RENFE y vinculada al centro logístico de Noáin. De acuerdo con el texto refundido del citado PSIS, la superficie de esta fase es de 382.738 m2 y se desglosa en las distintas zonas que se reflejan en el siguiente cuadro:

|  |  |
| --- | --- |
| 4ª fase CT/superficie (m2) | 4ª fase |
| Viales e infraestructuras | 76.682 |
| Zonas verdes | 76.348 |
| Zonas dotacionales | 13.055 |
| Plataforma intermodal | 65.648 |
| Naves zona intermodal | 53.181 |
| Naves edificación adosada | 97.824 |
| Total superficie ampliación | 382.738 |
| Total superficie construida | 161.461 |

De esta superficie, en torno al 31 por ciento está relacionada con la intermodalidad.

El coste de la expropiación de los terrenos de la 4ª fase se estima en torno a los 25 millones de euros.

**51.ª** Los estudios de viabilidad que se realizan posteriormente –2010– descartan, a medio plazo, el acceso directo de la CT a la red ferroviaria, tanto por su elevado coste como por la imposibilidad de disponer en su ámbito físico de vías con longitud superior a los 750 m y la incertidumbre sobre el volumen de la demanda real existente. El objetivo alternativo que se plantea es lograr la máxima complementariedad entre la Ciudad del Transporte y el Centro Logístico de Noáin (RENFE).

**52.ª** Actualmente, y de acuerdo con el citado estudio de viabilidad, Nasuvinsa está planteando una nueva modificación del PSIS de la ampliación que fue presentada por el Gobierno de Navarra en septiembre de 2017. En dicha modificación se contempla un cambio de usos del terreno afectado –se amplía, además de los propios del transporte y logística, a cualquier uso industrial–, asumiendo Nasuvinsa directamente las obras de urbanización y la comercialización del suelo. La sociedad Nasunvinsa conserva el 100 por cien de los terrenos.

**53.ª** A 31 de diciembre de 2017, Nasuvinsa ha invertido un total de 185.293 euros en tales obras de urbanización, fundamentalmente en actuaciones de explanación del terreno.

IV.9. Nivel de ocupación de la Ciudad del Transporte

**54.ª** La 1ª y 2ª fase de la CT están ocupadas en su totalidad. Como conclusión, podemos afirmar que estas dos fases resultaron un éxito comercial desde el punto de vista de ocupación para servicios relacionados con el transporte y su logística.

**55.ª** El inicio del desarrollo de la ampliación de la CT –centrado fundamentalmente en la 3ª fase– coincide con la crisis económica, lo que afecta muy directamente a su ocupación ante la reducción relevante de la demanda.

Resultado de ello, el nivel de ocupación de esta 3ª fase está en torno al 54 por ciento, conservando actualmente Nasuvinsa el 46 por ciento de los terrenos.

La fase 4ª se encuentra aún en fase de configuración y diseño definitivo. Destacamos que estos terrenos son uno de los analizados y mejor valorados para la posible instalación de una planta de tratamiento de residuos orgánicos y envases por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

**56.ª** De los cuatro edificios que se dotaron para servicios complementarios –oficinas–, tres están actualmente sin uso y uno ocupado al 50 por ciento.

Destacamos igualmente la relevancia del aparcamiento de vehículos pesados y mercancías peligrosas con una extensión de 54.700 m2 –que afecta tanto a la 1ª como a la 3ª fase– y con un total de 475 plazas.

**57.ª** No consta un estudio o seguimiento sobre el número de empresas instaladas en la Ciudad del Transporte. Según noticias periodísticas, se han instalado en torno a 130 empresas que dan empleo a unos 2.500 trabajadores.

IV.10. Recomendaciones

Del trabajo realizado señalamos las siguientes recomendaciones:

* *Toda infraestructura de esta dimensión y volumen de recursos públicos debe estar perfectamente respaldada y planificada con estudios sobre las necesidades a satisfacer, fases de desarrollo y planes de viabilidad que analicen su rentabilidad tanto desde un punto de vista económico como social.*
* *Archivar adecuadamente toda la documentación generada, con independencia de cambios o modificaciones en la entidad responsable de la misma.*
* *En los procesos expropiatorios, procurar fijar los precios en la hoja de aprecio de la administración en términos realistas y acordes con los pronunciamientos judiciales coincidentes temporalmente.*
* *Mejorar el control sobre las obras y gestión realizada por el adjudicatario con la finalidad de efectuar un seguimiento más eficaz y de acuerdo con los términos del correspondiente contrato.*
* *Solicitar a la UTE los contratos de alquiler firmados en la 3ª fase[[5]](#footnote-5).*
* *Garantizar efectiva y suficientemente el cobro de las deudas pendientes por parte de la UTE.*
* *Concluir la configuración definitiva de la 4ª fase de la Ciudad del Transporte al objeto de rentabilizarla.*
* *Cuando concluya la vigencia del derecho de superficie de la 3ª fase, analizar la razonabilidad de aplicar la opción de compra sobre, en su caso, los bienes pendientes de enajenar por el adjudicatario.*

Informe que se emite a propuesta del auditor Ignacio Cabeza del Salvador, responsable de la realización de este trabajo, una vez cumplimentados los trámites previstos por la normativa vigente.

Pamplona, a 1 de junio de 2018

La presidenta,

Asunción Olaechea Estanga

ALEGACIONES FORMULADAS AL INFORME PROVISIONAL

NASUVINSA - NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA, S.A.

Aclaración al informe realizado por la cámara de Comptos sobre la Ciudad del Transporte de la Comarca de Pamplona.

Al final del informe cuando se refiere al desarrollo de la 4ª fase señala que Nasuvinsa está planteando una nueva modificación del Psis, iniciada en septiembre de 2017 en la que se contempla una ampliación de los usos previstos.

En realidad es cierto que se realizó el proceso de participación de una propuesta de modificación del Psis, que pretendía:

a) Ampliar los usos previstos

b) Modificar la ordenación prevista en la 4º fase, definiendo un parcelario de mayor tamaño que el previsto inicialmente.

En el proceso de participación las aportaciones presentadas fueron únicamente las que planteaban el mantenimiento de los usos previstos hasta el momento en el propio PSIS.

Por todo ello Nasuvinsa va a continuar con la modificación del mismo con toda seguridad en lo que se refiere a la ordenación planteada, para hacer más viable el futuro del ámbito, y debe pronunciarse sobre la oportunidad de ampliar los usos previstos, decisión que no se ha tomado a día de hoy.

Pamplona a 30 de mayo de 2018

José Mª Aierdi Fernández de Barrena, Director-Gerente de Nasuvinsa

EXCONSEJERO DE FOMENTO DEL GOBIERNO DE NAVARRA

D. Luis Zarraluqui Ortigosa, en su calidad de Ex Consejero de Fomento del Gobierno de Navarra, y en relación al Informe provisional de fiscalización de la Ciudad del Transporte de la Comarca de Pamplona (1991 a 2017), formula las siguientes alegaciones:

1. En relación a la conclusión 19ª.Se sugiere, para mejor comprensión de la situación, añadir al tercer párrafo, el siguiente contenido:

Acuerdo del Gobierno de Navarra de 18 de marzo de 2015 en el que se manifiesta la voluntad del Gobierno de Navarra de mantener los compromisos adquiridos en el anterior convenio y de seguir apoyando a Nasuvinsa en el desarrollo de la CT, especialmente en lo referente a los importes para la adquisición de los terrenos. Este acuerdo se toma para proteger a dicha sociedad pública, finalmente heredera de los derechos de otras sociedades anteriores creadas para el desarrollo y gestión de la CT, ante un eventual fallo desfavorable en los diferentes pleitos judiciales sobre el precio de las expropiaciones, entonces pendientes de resolver, y garantizar por ello su viabilidad.

2. En relación a la conclusión 32ª en su último párrafo. Se afirma que la sociedad gestora no percibe un porcentaje sobre los ingresos correspondientes a las naves dedicadas a alquiler, afirmando que ello supone un incumplimiento del contrato firmado con la UTE.

Si bien no obra en mi poder dicho contrato, y por ello no puedo hacerlo constar documentalmente, tengo entendido que la concesionaria no tenía el deber contractual que se afirma, por lo que no estaríamos en ninguna situación de incumplimiento como la que se destaca. Por lo tanto, entiendo que dicho comentario conclusivo es incorrecto y debería suprimirse.

3. En relación a la conclusión 33ª. En su segundo párrafo, última oración, se indica que "No consta expresamente el cumplimiento de la entrega de estas garantías", en relación a las garantías hipotecarias suficientes para cubrir la deuda pendiente.

Aunque al igual que en el caso anterior conservo el recuerdo de que se firmó una entrega de derecho de superficie sobre una parcela de la Tercera Fase, en forma de compraventa, para cancelar la deuda que entonces la UTE tenía pendiente con Nasuvinsa. Esta compraventa se realizó seguramente a lo largo del año 2014, aunque no tengo en mi poder constancia documental sobre el asunto.

A partir del año 2015, y sobre todo a partir de junio de 2015, mes en el que ceso en mi puesto de Consejero, desconozco si se han realizado otras adquisiciones de suelo para compensar las deudas acumuladas en el pago del canon por la UTE.

Entiendo además que, de comprobarse la entrega de derecho de superficie antes referida, tal vez debiera ajustarse la cifra de cantidad pendiente de cobro que consta en el tercer párrafo de la conclusión.

4. En relación a la Recomendación primera (primer "bullet"):

Manifiesto mi total conformidad con tan evidente recomendación. Sin embargo, considero que no puede desligarse de la recomendación tercera (tercer "bullet"). Desde mi punto de vista, el valor de expropiación fijado por los tribunales era imprevisible y desde luego, como valor de repercusión en el precio final de los productos, bien sean parcelas o naves, superiores a los umbrales de precio que soporta la promoción de la propia CT. Por ello sugiero que se amplíe dicha recomendación con el añadido de un párrafo en esta primera recomendación con el contenido siguiente:

Se deberá tener especial cuidado en las previsiones del coste del suelo, por la incidencia que posteriormente pudiera tener en la viabilidad de estas operaciones.

5. Añadir un párrafo al final de la recomendación tercera (tercer "bullet"):

La fijación del precio de la expropiación en las hojas de aprecio, si se acude a este sistema de obtención de suelo, tendrá en cuenta las hipótesis y parámetros más ajustados al mercado de los terrenos y a los costes de la edificación en las promociones de carácter privado que puedan existir en el entorno.

6. En relación a la Recomendación quinta (quinto “bullet”). En relación a lo que se señala en la segunda oración del párrafo, tras la “y”, es posible que deba suprimirse por lo indicado en la alegación número dos del presente escrito.

7. En relación a la Recomendación sexta (sexto "bullet"). Si se comprueba el pago al que me he referido en mi alegación 3ª, entiendo que una forma de "garantizar" el pago de las cantidades pendientes sería una nueva venta de derecho de superficie, que debería haberse hecho ya. Por ello propongo que dicha recomendación se reescriba en la forma siguiente o similar:

Cancelar las deudas pendientes de la UTE mediante la entrega del derecho de superficie que corresponda mediante un contrato de compraventa del mismo. Repetir esta fórmula a futuro de forma periódica.

30/05/2018

Luis Zarraluqui Ortigosa

SANCO-GM, UTE

Ángel-María García Clavijo, , ante la Cámara De Comptos de Navarra comparezco y, como sea más procedente, digo:

1.- Se hace referencia a la resolución de la Sra. Presidenta de la Cámara de Comptos de Navarra de 18 de mayo de 2018, por la que se acuerda dar traslado a Sanco-GM, UTE, del "Informe provisional sobre la Ciudad del Transporte de la Comarca de Pamplona (1991-2017)", emitido a propuesta del auditor D. Ignacio Cabeza del Salvador, y se concede a nuestra UTE trámite de alegaciones cuyo plazo de formulación fina este 30 de mayo.

II.- Con carácter previo, y general, quiere resaltar esta UTE la seriedad y rigor con el que se ha abordado por la Cámara de Comptos la realización del meritado informe provisional, y el hecho de que en ninguna de sus consideraciones se cuestione la misma seriedad y rigor en el comportamiento de Sanco-GM, desde la adjudicación inicial que en su día le fue hecha de la primera y segunda fases de la conocida, coloquialmente, como Ciudad del Transporte de Pamplona, hasta la fecha.

III.- Ello no obstante, y aunque la brevedad del plazo de alegaciones concedido, y el mismo propósito de este escrito, impiden y desaconsejan que su contenido sea más extenso y documentado, y que se incorporen referencias más pormenorizadas en relación con las dificultades que han debido -y todavía deben- superarse para el buen fin de la operación, es interés de Sanco-GM hacer una consideración general sobre el proyecto de la Ciudad del Transporte, y algunas precisiones particulares sobre ciertas apreciaciones contenidas en el Informe redactado.

IV.- Como consideración general, debe poner de manifiesto nuestra UTE que la Ciudad del Transporte de Pamplona fue concebida, y ha sido gestionada, como un proyecto estratégico para el sector del transporte y de la logística de la comarca de Pamplona, siendo controlado directamente por el Gobierno de Navarra a través de una sociedad pública instrumental, inicialmente Terminal de Transportes de la Comarca de Pamplona, S.A., hoy día, tras distintas modificaciones societarias, Nasuvinsa. El referido control público, la limitación de los precios de venta, tasados por el Gobierno de Navarra, y los altos estándares de calidad exigidos a la adjudicataria, han hecho que la actuación de Sanco-GM, UTE, haya necesitado siempre de autorización previa para sus decisiones en relación con la ejecución del proyecto. Dentro de esta consideración general, procede resaltar, por último, que desde 1991 no se ha detectado irregularidad alguna en la gestión económica de la UTE que pueda cuestionar su transparencia, o alimentar duda sobre la existencia de injerencia alguna de intereses ajenos, distintos a los establecidos y promocionados por el Gobierno de Navarra; y que los problemas financieros de la UTE que han surgido en la Tercera Fase de la Ciudad del Transporte, y han repercutido a Nasuvinsa, han tenido un origen externo conocido y ajeno a nuestra UTE: la crisis empresarial generalizada iniciada en 2007, que ha afectado de forma importante al sector del transporte y de la logística, y agudísimamente al sector inmobiliario, suponiendo un cambio radical, por su imprevisión y magnitud, en las circunstancias concurrentes al tiempo de sentarse las bases de desarrollo de la Tercera Fase de la Ciudad del Transporte.

V.- Hecha la consideración general que antecede, entendemos conveniente hacer las siguientes alegaciones en relación con las conclusiones y recomendaciones incluidas en el informe provisional:

1 ª.- Naves en arrendamiento.-

En relación con la conclusión 32ª, recomendación quinta, Sanco-GM, UTE, se muestra disconforme con la denuncia de incumplimiento de contrato reseñada en el Informe.

En el contrato de adjudicación de la Tercera Fase, Cláusula Tercera, se impuso a la adjudicataria la explotación en régimen de arrendamiento del 20% de la superficie total de naves previstas en el PSIS. En la actualidad, de los 386.613,33 m2 de parcelas previstas en el PSIS se encuentran arrendados 71.513,75 m2, lo que representa un 18,643% del total (y un 30, 173% de la superficie vendida, que en este momento asciende a 237.010,56 m2), de donde resulta que, de mantenerse el mismo porcentaje, la superficie arrendada podrá superar finalmente la proporción comprometida. Adjunta se acompaña hoja con la relación de parcelas enajenables en la 3ª fase de la Ciudad del Transporte de la Comarca de Pamplona.

No consta como obligación contractual específica la entrega a Nasuvinsa de la relación de inmuebles arrendados, por lo que no puede concluirse incumplimiento alguno en este punto. Ello no obstante adjunta se acompaña relación de naves arrendadas en la Ciudad del Transporte.

En relación con las naves arrendadas cuyo derecho de superficie se ha extinguido, Nasuvinsa ha percibido la participación en el precio que en caso de venta le correspondía. Este es el caso de la nave ejecutada en la parcela EA 03.1 en la actualidad arrendada a Decathlon.

Cuando se proceda a la extinción del derecho de superficie sobre las naves arrendadas que aún lo tienen constituido hoy día, Nasuvinsa percibirá el porcentaje del precio de venta que le corresponda.

2ª.- Garantías.-

En relación con la conclusión 33ª, recomendación sexta, Sanco-GM, UTE, muestra igualmente su disconformidad.

Se indica en el Informe que, a partir de la modificación del contrato de adjudicación de la Tercera Fase convenida en 2012, la UTE debería entregar garantía hipotecaria suficiente de la deuda neta vencida, y que a diciembre de 2017 el canon devengado -IVA incluido- asciende a 19,58 millones, de los que queda pendiente de cobro un total de 8,79 millones, incluidos los intereses a un tipo de interés nominal anual del cinco por ciento, por lo que se recomienda que la UTE garantice efectiva y suficientemente el cobro de la deuda pendiente.

De acuerdo con el Convenio de 2012, pacto cuarto, como garantía de cobro y para el pago de deudas, tanto de los cánones (IVA incluido) (desde el correspondiente a 2012 inclusive) como de la deuda que en su caso pudiera generar el convenio existente con la Mancomunidad en relación con ciertas obras de saneamiento, se convino que ANL (hoy Nasuvinsa) percibiría un 28% sobre el precio de venta total de parcelas y/o naves (IVA incluido), que vendría a sumarse al 10% sobre el mismo precio que ya le correspondía por la cesión del suelo, pasando de percibir un 10% a percibir un 38% del precio de venta total. Además de este incremento de participación pactado en concepto de garantía de la deuda futura, en el pacto quinto del mencionado Convenio de 2012, se acordó que, igualmente en concepto de garantía de la deuda futura, Nasuvinsa percibiría el equivalente al 10% sobre el precio neto resultante en caso de eventual venta futura de la nave de Decathlon.

Las garantías convenidas consistieron, pues, en los incrementos de participación en el precio de venta de naves y parcelas, y de la nave arrendada a Decathlon, establecidos a favor de Nasuvinsa, y, por tanto, se materializarán cuando dichas ventas se produzcan.

Además de esas garantías, la UTE se comprometió a otorgar antes del 31 de diciembre de 2013 garantía hipotecaria sobre ciertas parcelas en las áreas EM03,

EM04 y EM05. ANL no exigió en su momento la efectividad y materialización del indicado compromiso, obedeciendo ello, sin duda, al parecer de nuestra UTE, a la suficiencia de la garantía dada con el incremento de la participación sobre los precios de venta de naves de nueva construcción, de parcelas, y de la nave de Decathlon; al elevado coste que tendría la constitución, cancelación y novación de esta garantía -asumida por ANL-; y a la garantía que conlleva la extinción del derecho de superficie al vencimiento de su plazo de duración y la liquidación que en ese momento habrá de hacerse de la deuda pendiente.

A demás de las garantías reseñadas, convenidas en la modificación del contrato de adjudicación formalizada en 2012, consta constituida otra a favor de Nasuvinsa sobre la parcela EA02.2, en virtud de contrato privado de compraventa suscrito el 31 de octubre de 2014, garantizando y quedando afecta dicha parcela, en virtud de la cláusula cuarta, al pago de futuras deudas que Sanco-GM no pudiere abonar a Nasuvinsa. En el Informe provisional aprobado por la Cámara no se hace referencia a esta garantía, sin duda por desconocimiento y omisión involuntaria de la existencia del contrato en que se establece, del que ahora se adjunta copia.

3ª.- Ampliación de usos de la Ciudad del Transporte.

En relación con la conclusión 55ª, y recomendación séptima, del Informe, se hace referencia al interés de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para la apertura de los usos de la Fase Cuarta, para el tratamiento de residuos orgánicos y envases gestionados por la misma. Nuestra UTE anticipa ya su disposición favorable a la ampliación de usos planteada.

Efectivamente, la situación actual, con la paralización del mercado de compraventa desde el inicio de la crisis económica de 2007, ha puesto de manifiesto bien un agotamiento del interés del sector del transporte y de la logística por la inversión en activos inmobiliarios, bien una paralización temporal o ralentización de ese interés, de tal magnitud, que pone en peligro la propia viabilidad económica del proyecto. La apertura de la Cuarta Fase de la Ciudad del Transporte a otros usos se considera, por tanto, aconsejable en la medida en que no restringe el acceso a la misma de los empresarios del transporte y de la logística, y de que los abre a otros sectores que permiten asegurar la viabilidad económica del proyecto, facilitando el equilibrio y reparto íntegro de los beneficios y cargas que el mismo reporta, y que ahora difícilmente pueden asumir y repartir en exclusiva el transporte y la logística.

La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona ha mostrado su interés no sólo por la Cuarta Fase sino por la Tercera, que dispone de terreno suficiente para atender sus necesidades inmediatas, y perentorias, impuestas por la normativa europea. El uso pretendido es inocuo en cuanto que los procesos de tratamiento a implantar responden a los máximos estándares de calidad y más avanzada tecnología, y no tiene incidencia perjudicial alguna en el entorno, y no agota tampoco las reservas de terreno para nuevas demandas de uso para transporte y logística.

De acuerdo con lo dicho, la UTE considera conveniente iniciar la tramitación de una modificación puntual del PSIS para dar cabida en los usos, tanto en la Cuarta Fase como en la Tercera, a aquellos que puedan compatibilizarse con el transporte y la logística, y dar seguridad y viabilidad económica a la Ciudad del Transporte que hoy día atraviesa momentos difíciles, y en el futuro podría afectar a los intereses públicos, forzar a estos a asumir lo que ahora, con la ampliación planteada, podría absorber el mercado.

Dicho cuanto antecede,

SE ELEVAN a la CÁMARA DE COMPTOS DE NAVARRA las alegaciones contenidas en el presente escrito para su debida consideración, en los términos que procedan, en el Informe definitivo sobre la Ciudad del Transporte de la Comarca de Pamplona (1991-2017), emitido a propuesta del auditor D. Ignacio Cabeza del Salvador, y de cuyo provisional se ha dado traslado a la compareciente.

Oriz, 30 de mayo de 2018

Ángel-María García Clavijo

Contestación de la Cámara de Comptos a las alegaciones presentadas al informe provisional.

Analizadas las alegaciones presentadas, se ha incorporado al informe Definitivo la relativa a los ingresos por arrendamientos, aspecto planteado en los escritos presentados por D. Luis Zarraluqui Ortigosa y D. Angel María García Clavijo.

Sobre el resto de alegaciones y dado que no modifican las conclusiones generales del Informe Provisional, éste se eleva a Definitivo.

No obstante, queremos hacer las siguientes precisiones sobre las presentadas por D. Angel María García Clavijo.

En primer lugar, queremos agradecerle las palabras de reconocimiento sobre el trabajo realizado por esta Cámara.

**1ª. Sobre las naves de arrendamiento.**

En la alegación se indica que “*no consta como obligación contractual específica la entrega a Nasuvinsa de la relación de inmuebles arrendados, por lo que no puede concluirse incumplimiento alguno en este punto*”.

Sin embargo la cláusula Decimotercera del contrato de adjudicación, en su tercer párrafo, señala expresamente “*En relación con los arrendamientos de naves, Ciudad del Transporte de Pamplona, SA se reserva el derecho a supervisar las instalaciones y condiciones de mantenimiento de las obras realizadas. De igual modo, la adjudicataria deberá entregar un modelo tipo de contrato para su aprobación por CTP, SA y deberá mantener informada a esta última entidad, en su caso, de los sucesivos arrendamientos que se realicen, poniendo a su disposición los documentos públicos o privados en que se hayan instrumentado*” (el subrayado es nuestro)

Por tanto sí se contempla expresamente en el contrato de adjudicación esta obligación.

**2ª. Sobre las garantías.**

En la actualización del contrato de 2012, se establece como “garantía” de cobro y pago de las deudas a favor de ANL –hoy, NASUVINSA- el porcentaje del 28 por ciento sobre el precio de la venta total y/o sobre los cobros significativos a cuenta. Entendemos que esto no es propiamente un instrumento de garantía de cobro, sino una novación de las condiciones del pago de la deuda; además, tal como señala la propia alegación, no consta, hasta la fecha, que se hayan materializado operaciones a las que se les aplicó tal porcentaje.

Sobre el contrato privado de compraventa que nos adjunta, señalamos que sí fue puesto a nuestra disposición y que fue objeto de análisis, por lo que consta en nuestros papeles de trabajo. Resultado de ello, los importes que se derivan del mismo se han tenido en cuenta a la hora de determinar la deuda pendiente derivada del canon.

Pamplona, 1 de junio de 2018

La presidenta

Asunción Olaechea Estanga

1. Información extraída del estudio “Plan Estratégico de Áreas Logísticas e Intermodalidad de Navarra” de abril de 2007. [↑](#footnote-ref-1)
2. Conexión que si se contemplará posteriormente dentro del PSIS de la ampliación de la CT. [↑](#footnote-ref-2)
3. Párrafo modificado según las alegaciones presentadas. [↑](#footnote-ref-3)
4. Como se ha señalado previamente, de 1995 a 2013, la sociedad gestora tiene como actividad exclusiva la gestión de la CT. Después de ese último año, tal actividad se engloba en otros objetos sociales más amplios. [↑](#footnote-ref-4)
5. Recomendación modificada según las alegaciones presentadas. [↑](#footnote-ref-5)