



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

X Legislatura

Pamplona, 29 de enero de 2020

NÚM. 6

COMISIÓN DE CULTURA Y DEPORTE

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.^a ISABEL OLAVE BALLARENA

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 29 DE ENERO DE 2020

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Director Gerente de la empresa pública NICDO para informar sobre las razones por las que la mercantil Los Arcos Motorsport (LAMS) renuncia a continuar con la actividad de gestión del Circuito de Navarra.

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

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Director Gerente de la empresa pública NICDO para informar sobre las razones por las que la mercantil Los Arcos Motorsport (LAMS) renuncia a continuar con la actividad de gestión del Circuito de Navarra.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Olave Ballarena): Buenas tardes. Bienvenidos, señoras y señores parlamentarios, a la Comisión de Cultura y Deporte. Bienvenidos, señor Lacunza, señor Laspeñas. Damos inicio a la sesión de la Comisión de Cultura y Deporte que tiene como punto único en el orden del día la comparecencia, a instancia de la Junta de portavoces, del Director Gerente de la empresa pública NICDO para informar sobre las razones por las que la mercantil Los Arcos Motorsport renuncia a continuar con la actividad de gestión del Circuito de Navarra. La comparecencia ha sido solicitada por el representante del Grupo Parlamentario Navarra Suma y tiene ahora la palabra para hacer una presentación el señor Pérez-Nievas, cuando quiera.

SR. PÉREZ-NIEVAS LÓPEZ DE GOICOECHEA: Muchas gracias, señora Presidenta. Bienvenidos, señor Lacunza y señor Laspeñas, Jefe de Gabinete del departamento. El motivo es, simplemente, conocer la información ante la sorpresa que nos causó conocer por los medios de comunicación que, después de menos de seis meses, prácticamente, que se había adjudicado por concurso a Los Arcos Motorsport la gestión del circuito de Los Arcos por un periodo de unos cuantos años, renunciaba a seguir con la misma. Luego, también conocimos una serie de razones de quien era el director deportivo del mismo, lo vimos en la prensa. En todo caso, lo que queremos saber del Director Gerente de NICDO, que se encarga de la de gestión de esta y de otras infraestructuras, básicamente es que nos aclare los motivos que hay para que esto haya ocurrido en tan breve lapso de tiempo.

Es un poco sorprendente que lo que parecía bueno para esta empresa en julio ya no lo sea unos meses después. ¿Qué consecuencias tendrá esto para el buen funcionamiento de la instalación y, por lo tanto, qué consecuencias tiene respecto a cómo se va a fiscalizar lo que ha hecho hasta ahora y cómo va a quedar esta empresa que ha renunciado a su situación? ¿Se le va a auditar?, etcétera, etcétera. ¿Qué pasa con las otras ofertas que en su momento también existían y que fueron descartadas, una empresa inglesa, Motosport Vision? ¿Ahora van a reconducirse o reconsiderarse su oferta en aquel momento rechazada o no? Y, en todo caso, básicamente, queremos que nos plantee cuál es la nueva gestión que ustedes tienen prevista para todo eso. Sin más, escucharemos y luego expondremos nuestra posición. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Olave Ballarena): Muchas gracias, señor Pérez-Nievas. Tiene entonces la palabra el señor Lacunza. Cuando quiera.

SR. DIRECTOR GERENTE DE LA EMPRESA PÚBLICA NICDO (Sr. Lacunza Arraiza): Buenas tardes, arratsalde on. Gracias por la posibilidad de explicarme. Si me permiten, voy a repasar algunos hitos temporales que me parecen importantes para entender el contexto.

NICDO surge del proceso de fusión entre ANECSA y Navarra de Deporte y Ocio en diciembre de 2013, en un momento de máxima afección de crisis económica, de merma tributaria para la Hacienda Foral de Navarra y en plena fase, segunda fase, del proceso de reestructuración de

las empresas públicas del Gobierno de Navarra. En aquel momento, las acciones de gestión de la nuestra y de otras en apuros iban completamente destinadas a una minoración a ultranza de cualquier déficit operativo, medido en términos de resultados de explotación ebitda, de las empresas públicas, entre otras cosas. La gestión directa del circuito hasta aquella fecha desde su inauguración en 2010 había provocado una serie de ebitda negativos en los diferentes años, si bien gran parte de ellos estaba motivado por la programación de grandes premios nacionales e internacionales que generaban una importante dinamización económica en la zona, pero que suponían un diferencial ingreso-gasto negativo para la gestora de la instalación.

La posibilidad en aquel momento de alquilar una instalación de estas características a un operador privado que la explotase a riesgo y ventura —muy importante, a riesgo y ventura— era un caso sin precedentes a nivel nacional. Sin embargo, y a pesar de que no existían precedentes, esta posibilidad se exploró a través de la publicación de unas bases de concurrencia y, una vez analizadas las propuestas de candidatura a dichas bases, del envío de unas condiciones mínimas en un documento que se llama *terms sheet*, digamos, hoja de requisitos, sobre las que articular las ofertas finales por parte de las concurrentes al proceso. Es importante señalar que esto no es un proceso de adjudicación, sino que es un proceso de selección de inquilino y que ese proceso de selección de inquilino está sujeto única y exclusivamente al proceso definido por nosotros mismos con la colaboración de la corporación pública, en la medida en que un proceso de arrendamiento de estas características no es objeto específico de una regulación por ley. Lo digo por diferenciarlo de un proceso de adjudicación al uso. Sin embargo, y a pesar de que solamente estaba regulado por las reglas que desde la casa se establecían, el proceso procuró realizarse con las máximas garantías de transparencia y apertura, como correspondía a un proceso en aquel momento muy innovador y, como he dicho antes, sin precedentes a nivel nacional.

Finalmente y como resultado de ese proceso, la empresa Los Arcos Motorsport, de capital eminentemente navarro, fue elegida como arrendataria de la instalación, firmándose un contrato de arrendamiento el 14 de febrero de 2014 con fecha de término a 31 diciembre de 2018. Durante 2018, último año de vigor del contrato, Los Arcos Motorsport solicitó o planteó la posibilidad de una prórroga, que fue de un año, finalmente, el año 2019, y expresó su deseo de continuidad en el posterior devenir de los años, de 2020 en adelante, pero con un cambio sustancial de condiciones. Hay múltiples condiciones que afectan a un contrato denso y largo de estas características: renta, avales bancarios, garantías, etcétera, etcétera. En ese momento y teniendo en cuenta que las condiciones, de alguna manera, alteraban lo que fue el *terms sheet* original o las condiciones mínimas originales, se consideró que había que abordar un proceso equivalente al que se articuló a finales de 2013 y a principios de 2014, desde luego, con los mismos estándares de funcionamiento de apertura y de transparencia. Y, en ese sentido, se volvió a publicar un proceso, en este caso se publicó en el portal de contratación aunque no es una contratación estrictamente dicha, no es una adjudicación pero se publicó. Y, posteriormente, los hitos temporales fueron la presentación de candidaturas, remisión de *terms sheet* y posterior evaluación de las propuestas recibidas.

Como bien ha señalado el señor Pérez-Nievas, al proceso concurren dos candidaturas LAMS-Los Arcos Motorsport y la británica Motorsport Vision, presentando ambas sus respectivas propuestas. Tras un proceso de valoración, se optó por la propuesta de Los Arcos Motorsport y

se formalizó un contrato de arrendamiento a cinco años, desde el 1 enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2024, en julio de 2019. Uno de los aspectos que el *terms sheet* de este segundo proceso reflejaba fue un fortalecimiento, entre otras cosas, había más cambios pero había un aspecto sustancial que era el fortalecimiento de la posición financiera del arrendatario, en el sentido de que había una cláusula explícita que requería medio millón de euros a perpetuidad de fondos propios en el balance de la compañía, de tal manera que pudiera dotarse de un fondo de maniobra amplio y suficiente para manejar la operativa de un circuito con las condiciones de estacionalidad que tiene un circuito, como otras infraestructuras multiusos de estas características donde se producen temporadas altas y temporadas bajas.

Como decía, a lo largo del segundo semestre del año, se producen cambios en las perspectivas de futuro por parte de los accionistas de la arrendataria y, finalmente, deciden plantear a NICDO el no afrontar el quinquenio 2020-2024 en calidad de arrendatarios de la instalación y replantear su evolución como empresa vinculada al mundo del motor y de sus eventos, en la medida en la que tiene una trayectoria consolidada, con conocimiento del mundo del motor y su planteamiento es, de alguna manera, seguir vinculado a él pero sin el riesgo o el condicionante de ser operadores de una infraestructura de estas características. LAMS formalizó esa petición de rescisión del contrato, circunstancia que fue analizada por NICDO, también con el asesoramiento, lógicamente, de la Corporación Pública, y fue una eventualidad a la que nos avinimos por una variedad de motivos que me parece relevante señalar.

La primera es que, con la experiencia adquirida a lo largo de los años, con unos años de gestión propia, unos años de gestión externalizada y con otras infraestructuras que han formado parte de lo que es a día de hoy NICDO, consideramos que, por la estructura de costes, por la estructura de ingresos y por los condicionantes que se dan, el circuito puede ser operado de manera directa por parte de NICDO sin necesidad de incurrir en déficits operativos. Por lo tanto, de alguna manera, como solución al menos temporal, es una solución que no compromete grandemente, digamos, nuestra situación como empresa.

Por otro lado, la concurrencia a un proceso abierto de más de una candidatura demuestra y refrenda que el modelo de explotación por parte de un inquilino externo especializado es muy posible y muy real. En 2013 y 2014 nos enfrentábamos a la incertidumbre, porque nunca habíamos abordado un proceso, ni nosotros ni otros, de un arrendamiento de estas características. Se entiende que es posible, que es real y que existen más opciones que la actual arrendataria. Es un segundo factor para avenirnos a esa rescisión del contrato.

Y por tercer motivo, la puesta en marcha de ese contrato y como, digamos, parte de un contrato que no había entrado en vigor, un riesgo importante de incumplimientos de las condiciones que establecía el *terms sheet* y, posteriormente, el contrato en términos de posición financiera que, de alguna manera, iba incurrir en unas penalizaciones, lo cual agravaría una situación que entendimos que no correspondía agravar. Y por eso, de alguna manera, el acuerdo y la aceptación de su renuncia y la operativa desde el 1 de enero de 2020, sin interrupción de ningún tipo en la operativa de circuito. Bien es verdad, por hacer justicia a lo que son las cosas, que el mes de enero corresponde a la temporada más baja de los circuitos

por cuestión de climatología y, por lo tanto, es más fácil acomodar un cambio en ese periodo del año que si lo hubiéramos hecho en el mes de abril o en el mes de mayo.

En ese sentido, otro factor muy importante para avenirnos, de alguna manera, a la aceptación fue la abierta predisposición por parte de Los Arcos Motorsport a iniciar un proceso de auditoría, a una compartición abierta y transparente de la información. Es una auditoría bastante compleja en la medida en la que hay que analizar bastantes cosas: hay que analizar aspectos de personal y de recursos humanos; hay que analizar aspectos relativos a proveedores; hay un aspecto capital, que es la traslación del fondo de comercio, que corresponde valorar, como se valoró también en 2014, en la transmisión de NICDO a Los Arcos Motorsport; hay una situación de estado general de las instalaciones que hay que revisar y una valoración del inventario, de una parte del inventario que no fue objeto del arrendamiento, sino que tuvo una valoración posterior y, por lo tanto, también procede evaluarlo. Por lo tanto, estamos ante un ejercicio de auditoría complejo, bastante complejo, que estamos llevando a cabo a buen ritmo y que finalizará en breve plazo.

En paralelo al cierre la auditoría, lógicamente, estamos abordando la decisión de qué hacemos, mantenemos de momento una situación temporal, o permanente, ya veremos, de gestión directa, inicialmente temporal, y también la valoración de posibles alternativas con operadoras terceras. La decisión final, lógicamente, obedecerá a una ponderación de riesgos y de análisis de potenciales resultados financieros para la propia NICDO, pero sin olvidarnos de que un activo no generador de flujo, que es como se llaman estas infraestructuras grandes, no solamente se construye para la cuenta de explotación de la entidad gestora, sino que realmente hay una responsabilidad bastante grande con la economía de la zona y con el impacto que se produce en la zona. Y, por lo tanto, pese a no ser estrictamente parte de nuestro horizonte de gestión esa cuenta satélite en torno a una infraestructura, lógicamente, será una parte que pesará de manera significativa en la decisión final en torno a cómo orientar la gestión.

Estas son un poco las explicaciones que traía para para ustedes. Confío en que sean razonablemente satisfactorias y estoy a su disposición para sus preguntas.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Olave Ballarena): Muchas gracias, señor Lacunza. Iniciaremos ahora un turno de intervenciones. Tiene, por tanto, la palabra nuevamente el señor Pérez-Nievas por un tiempo de diez minutos, cuando quiera.

SR. PÉREZ-NIEVAS LÓPEZ DE GOICOECHEA: Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Lacunza, le agradecemos la información que nos traslada, aclarando un panorama que requiere alguna matización y, desde luego, un posicionamiento. Yo estoy de acuerdo con usted en que, efectivamente, el circuito de Los Arcos, que nace en su momento con una polémica que no vamos a reavivar —por lo menos no este portavoz—, las circunstancias que tenemos, la realidad es que esa infraestructura está. Esa infraestructura ha funcionado, esa infraestructura ha generado no tanto la cuenta de resultados, probablemente, pero sí que es cierto que en el entorno ha generado un impacto turístico, un impacto también de ingresos que es considerable, por lo tanto, que es razonable mantener y apoyar. Esa es una realidad, yo creo que el territorio se vertebra de esa manera y esta infraestructura en la zona de Tierra Estella, pudiendo haberse hecho más o pudiendo haberse hecho menos, la realidad es que está ahí y

que tenemos la obligación, en este caso los poderes públicos, la Administración, que son ustedes, de sacarle el mayor rendimiento posible en todos aspectos. No hablo ya del directo, sino simplemente del otro, al final, el impacto en la zona, la capacidad de generar empleo, de generar riqueza y generar ingresos. Por lo tanto, en esa cuestión nosotros no vamos a entrar.

A nosotros las explicaciones que nos da sobre qué ha pasado no nos parecen suficientemente satisfactorias. No parece muy razonable..., no digo directamente por cuestión de la Administración, quiero decir, al final también en este planteamiento si se hacen unos términos de contratación con unas empresas en el mes de julio —es decir, que estamos hablando de hace seis meses— que son capaces en el año 2014, en el periodo de crisis, de pico de crisis, prácticamente empezando ligerísimamente a remontar, de aceptar el reto de gestionar un circuito como el de Los Arcos, no se acaba de entender, más allá, a lo mejor, de las cuestiones evidentemente de ellos, de accionariado, de inversión, porque ellos se habían comprometido también a hacer una inversión en el primer semestre de 2019 en su accionariado para tener mayor capital y mayor fuerza. Es cierto que también el hecho de que ustedes o la Administración les exija ese medio millón de euros constante para que puedan garantizar que van a gestionar — no sé si eso también estaba en el contrato anterior o es una cuestión nueva de este contrato— probablemente haya lastrado mucho, porque si a una empresa, que tiene recursos justos y grandes números en Los Arcos, parece poco probable sacar, pues si tiene que tener un fondo de maniobra permanente de medio millón de euros, pues la verdad que es complicado. Eso también lo entendemos y, por lo tanto, la empresa podrá tener sus razones, pero lo sabían el 19 de julio.

En todo caso, llegado a este punto, lo que sí que nos parece es, por un lado, que la gestión directa tendrá que ser evidentemente temporal y en el plazo más corto posible, entre otros motivos, como usted ha dicho, porque la gestión directa resultó negativa la primera vez. Yo creo que NICDO no debe plantearse ahora gestionar esto directamente más allá del periodo temporal que supone ponerlo en marcha. Mi opinión es que no debería hacerse lo que usted llama una nueva adjudicación de una selección de inquilino. El inquilino ya está seleccionado. Si hemos hecho hace seis meses una oferta pública para seleccionar inquilino y hay dos opciones, una de ellas se queda fuera y la otra son solamente dos empresas dispuestas a asumir el riesgo que suponen las condiciones que les plantea la Administración, lo que no me ha quedado claro es si ustedes han contactado con la empresa inglesa, con Motorsport Vision, porque lo razonable sería decirle que el adjudicatario no ha sido capaz de asumir las responsabilidades y que deberían ellos asumir el riesgo. Por lo tanto, alguien que está dispuesto, conoce el circuito, habrá presentado un calendario, presenta una serie de ofertas y asumido todas las condiciones, ¿para qué vamos a esperar a hacer ahora una nueva adjudicación?, ya tenemos a alguien.

A mí lo razonable me parece que es intentar que sean ellos los que van a gestionarlo. Son empresas, por un simple vistazo a la información que se obtiene públicamente, con una larguísima experiencia y actualmente con varias gestiones del mismo tipo, no parece difícil que lo puedan hacer razonablemente. Todo tiene su riesgo y ventura en esta ocasión, pero, evidentemente, debería ser planteada esta cuestión, más que nada por dos razones porque, repito una vez más, a mí me parece que NICDO si asumiera la responsabilidad no debiera, porque ha estado controlando pero alejada. Es cierto que había una comisión mixta entre

NICDO y esta empresa y se hacía un control financiero y un control técnico también. No quiero decir que no estén capacitados personalmente, pero, evidentemente, los recursos tienen que dedicarse de otra manera y los recursos personales también. Y lo que necesitamos es, lógicamente, una persona, un equipo absolutamente profesional en un sector muy específico, muy especial, que tiene que tener los contactos que tiene que tener y que hasta ahora esta empresa inglesa lo podía hacer o lo puede hacer perfectamente.

Por otro lado, también habrá que hacer bien la auditoría porque no nos parece, sinceramente, el hecho de que seis meses después, las condiciones conocidas, no se haya podido asumir. Probablemente no me ha quedado claro, tampoco me lo ha dicho, si era una cuestión de falta de inversión por parte de los socios capitalistas o financieros de la empresa, que no hicieron esa inversión que habían prometido, han dejado de alguna manera descapitalizada la empresa y, por lo tanto, la parte técnica que está dentro de esa empresa no ha podido continuar por sí misma. Y lo que sí nos parece es que esto debe solucionarse cuanto antes, porque esa infraestructura, como digo, más allá de los datos puramente de gestión, de explotación de ingresos y gastos, sí que ha generado en la zona un atractivo. Sí que es cierto que resulta un atractivo turístico más de esta Comunidad, por mucho que el otro día en el pabellón de Fitur no acabamos de ver si estaba presente o no, muchas cosas dejamos de ver en el pabellón el otro día, pero eso ya es una cuestión que no afecta a esta comparecencia. Quiero decir que es evidente que tenemos recursos que tenemos que explotar, y este es uno de ellos.

Nosotros lo que pedimos es, por un lado, que su planteamiento de gestión temporal sea eso, temporal, y sea corto, que tome la decisión lo más rápidamente posible para no perder posibles acuerdos, que ya sabemos que la empresa anterior tenía cerrados bastantes días de utilización. También es necesario ofertar a los clientes una solvencia técnica y una solvencia de gestión para que no abandonen el proyecto que tenían supongo que precontratado, fundamentalmente, y para que los nuevos sean capaces de aguantar también la segunda parte del año para poder gestionarlo. Y, por lo tanto, que ustedes vuelvan a hacer eso, a mí me parece... Si me quiere aclarar las razones por las cuales han pensado o no ha pensado —que creo que no me lo ha acabado de decir— en esta empresa que, digamos, no fue seleccionada en un principio o había razones para no haberla seleccionado que siguen pesando hoy en día. Más que nada no por otra razón, o sea, yo sinceramente le digo que lo he leído ahora, he sabido quiénes son, me informé para esto, pero parece lógico que, ya que eran los únicos capaces de ofertar y, por tanto, conocen el riesgo, conocen la instalación y supongo que tendrán claro que ellos son perfectamente capaces de gestionarlo y sacar una rentabilidad para ellos, la que consideren oportuna. Nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Olave Ballarena): Muchas gracias, señor Pérez-Nievas. Es ahora el turno del Partido Socialista de Navarra. Tiene la palabra el señor Mena.

SR. MENA BLASCO: Gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señores señoras parlamentarios y parlamentarias. Gracias, señor Lacunza, por las explicaciones que nos ha detallado. Como ya dije en la Comisión en que abordamos el primer año del Navarra Arena, el grupo socialista tampoco va a hacer revisionismo sobre infraestructura, porque creemos importantes ceñirnos al presente y a lo que nos compete hoy. El gasto ya está hecho, aquella inversión ya se hizo, se está pagando con un plan que ya detalló la Consejera en el primer Pleno de control de enero,

en el que se abordó esta cuestión, ahora es responsabilidad de las Administraciones explorar los posibles beneficios del circuito y ahí es donde quiero hacer hincapié.

Como sabemos, la empresa Los Arcos Motorsport LAMS, ya se ha comentado, ha sido la encargada de gestionar el circuito desde el año 2014. En 2019 renovó la gestión para otros cuatro años. Sin embargo, como se ha comentado, tras una serie de ajustes en sus planteamientos, la empresa decidió no seguir con el contrato y rescindirle sin ningún tipo de penalización. Ante esta situación, nos parece oportuno valorar la decisión rápida y audaz del Gobierno de Navarra y de la empresa pública NICDO para que esta última se haga cargo del Circuito de Navarra. Me parece oportuno valorar la rapidez de la decisión y la gestión en un asunto que sabemos que tiene repercusiones políticas y sociales. Como ya se plasmó en la prensa y así lo corroboró la Consejera, esta decisión es una solución temporal, en principio, a la espera de ver cómo va evolucionando la situación. Es importante también valorar las acciones que se han propuesto mientras sea NICDO la que gestiona las instalaciones para que la futura empresa, si en algún momento se decide, encuentre el circuito con las óptimas capacidades. Pero nos parece correcto para allanar el camino de esa futura adjudicataria, si en algún momento llega a serlo, nos parece un acierto por parte de NICDO y de la Consejería la contratación de una auditoría externa en la que se detalle cómo está la instalación en la actualidad y qué necesidades pueda presentar. La auditoría no debería tardar mucho para seguir tomando decisiones con criterio técnico, para que la situación se alargue lo mínimo posible.

De la misma forma, es necesario valorar la subrogación de los trabajadores a partir del 1 enero, de este modo la plantilla no se ha visto afectada por los despidos sobrevenidos por una situación que ellos, en principio, no han provocado. Además valoramos, también, que las contrataciones de las diferentes programaciones ya previstas para el 2020 se mantengan, de modo que no se altere el funcionamiento del circuito pese esta circunstancia. Con los datos facilitados por el señor Lacunza, por lo publicado en la prensa a finales de 2019 y con las explicaciones que dio la Consejera en el pleno de control, podemos hacer una radiografía cierta y concisa de lo que hasta ahora se ha ido gestionando en torno al circuito. Para ir terminando, no me queda más que dar las gracias al señor Lacunza, como gerente de NICDO, y al Gobierno de Navarra por esa rapidez en la toma las decisiones, acertadas, por supuesto, a nuestro juicio, y que va a llevar la normalidad y la gestión óptima del circuito. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Olave Ballarena): Muchas gracias, señor Mena. Es ahora el turno del portavoz de Geroa Bai. Señor Azcona, cuando quiera.

SR. AZCONA MOLINET: Muchas gracias. Arratsalde on. Muchas gracias por las explicaciones al señor Lacunza. Bueno, antes de entrar un poco al momento actual, sí que me parece interesante hacer un recorrido no sé si histórico pero sí por lo menos recordar de dónde venimos y por qué estamos aquí, porque, lógicamente, decisiones que se toman acaban trayendo consecuencias. Y esto lo de siempre. Desde luego no voy a repasar la historia del circuito de Los Arcos. Los que lleváis aquí unos años, seguramente, habéis tratado este asunto muchas veces en sesión parlamentaria, pero esto es lo de siempre. Cuando se hacen inversiones faraónicas, totalmente desproporcionadas en lo económico, que no tienen un plan de sostenibilidad económica, en este caso tampoco seguramente la tuviese acertadamente de

la deportiva, etcétera, etcétera, pues acaban volviendo aquí. Y cuando hay problemas, la Administración rescata.

En estos momentos volvemos a encontrarnos con una gestión realizada por UPN en los años de bonanza, en la cual decidimos meter un montón de millones de euros para una infraestructura que, lógicamente, ahora la tenemos ahí, la tenemos que aprovechar y aprovecharemos lo mejor posible, pero que sobre todo trae consecuencias, porque no tenía ningún plan de sostenibilidad económica en su entorno. Y, lógicamente, dice el portavoz de Navarra Suma que son evidentes los beneficios económicos para la zona. No sé dónde están tasados. Sería interesante tenerlos, porque hablar subjetivamente de esto me parecer hacer un brindis al sol. Yo no digo que no haya gente que haya aprovechado esta estructura, como no puede ser de otra forma, pero no sé, si tiene algún dato real en el cual nos podamos basar para saber cuál ha sido el beneficio económico para la zona, para Navarra, para el turismo, etcétera, etcétera, pues sería interesante, aunque sea por tener algo orientativo. Yo lo desconozco, desconozco si hay un estudio serio sobre esto más allá de afirmaciones que se hacían cuando se iba a hacer la inversión y que ahora se dan por hechas. Yo, como otros compañeros suyos, soy de la zona y no sé exactamente cuáles son esos beneficios ni los tengo tasados.

Volviendo un poco a la situación actual, ya se ha dicho que desde el 1 de enero la empresa que estaba gestionando el circuito de Los Arcos unilateralmente decide dejar esta gestión que tenía comprometida. Los primeros pasos nosotros los compartimos. De la información que hemos ido recibiendo, me parecen interesantes los tres primeros pasos. Primero se subroga al personal. Me parece importante que se tenga en cuenta a las personas que hay afectadas. Creo que estamos hablando de una decena de personas aproximadamente. Se mantiene el programa de eventos, lógicamente, en lo deportivo para el 2020, que con los datos que tengo por aquí creo que son alrededor de unos catorce los que se prevén y se mantienen. Por tanto, la planificación a corto plazo no se va a ver afectada y eso también es importante. Y lo más importante, yo creo que es mejor hacer las cosas bien que deprisa, se encarga una auditoría que entiendo que tiene que poner alguna luz respecto a algunas de las cuestiones que damos ya por hechas. Es importante esperar a esa auditoría para tomar decisiones importantes para el futuro a medio y largo plazo.

La Consejera recientemente aquí, en esta Cámara, daba algunos datos económicos de lo que había ido aportando de diferente forma la Administración para el mantenimiento del circuito. No voy a dar los datos porque se dieron aquí, pero estamos hablando de unos miles de euros, 35.000, hasta 167.000 en 2019 para gastos de mantenimiento de instalaciones técnicas. Sabemos que los ingresos son, según tengo entendido, 300.000 por el arrendamiento y también sabemos que todavía falta de devolver el crédito con el que se ha pagado esto, estamos hablando de 12 millones de euros que todavía tenemos pendientes de devolver y a los que tenemos que hacer frente antes de 2024. Lo digo por hacer un poco la figura de lo que queda todavía o lo que arrastra el circuito, y esto sí que es objetivo, esto no son datos subjetivos, esto es lo que hay.

Por tanto, creo que es importante hacer esa auditoría. Mi primera pregunta, porque más allá de valoraciones sí que tengo varias preguntas, es si esa auditoría es una auditoría que va a

intentar hacer un reflejo de cómo está la instalación, o si es una auditoría que también va a valorar las posibilidades de la futura gestión. Es una pregunta que se me ocurre porque entiendo que, dependiendo del resultado de la primera parte, se podrá abordar la segunda, los diferentes modelos de gestión. Aunque algunos grupos parlamentarios descartan ya la gestión directa, pues no sé si se puede valorar dependiendo de los resultados de esta auditoría.

Algunas otras cuestiones, ya más que valoraciones, preguntas que me gustaría un poco solventar o que creo que es importante tener en cuenta. Uno, entendemos que no queda ningún canon pendiente por parte de la empresa que ahora deja. Si no es así, si queda alguno de los cánones de arrendamiento, sería interesante saberlo. Dos, si existe algún tipo de penalización por dejar el contrato antes de tiempo. Tres, si existen deudas con terceros, si aparte de la Administración hay algunas otras personas, entidades o empresas que están afectadas, que habrá también que abordar todo esto.

También quiero transmitir algunas preocupaciones que vienen de la parte de los usuarios y que quiero dejar encima la mesa. No digo que se tengan que resolver ahora, pero entiendo que desde NICDO y desde el Gobierno se tienen que tener en cuenta. Hay una cierta preocupación lógica por saber, si se decide seguir con la gestión indirecta, con quién se está manteniendo conversaciones para poder resolver esta situación, sobre todo para los usuarios, y transmito ya una preocupación de la propia Federación de Automovilismo, por ejemplo, que tenía ciertas condiciones con la empresa que estaba gestionando que eran beneficiosas para ellos en el uso de la instalación, el uso y disfrute que tenía la Federación Navarra de Automovilismo para hacer algunos eventos. No conozco las condiciones, pero sí que están preocupados por si se pueden mantener esas condiciones y si el Gobierno, que yo entiendo que debería ser así, velará un poco por mantener esas condiciones beneficiosas para los usuarios y los deportistas navarros que la quieran utilizar. Por mi parte nada más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Olave Ballarena): Esker mila aunitz, Azcona jauna. Orain EH Bildu bozeramailearen txanda da. Faborez, Ramírez jauna, nahi duzunean.

SR: RAMÍREZ ERRO: Eskerrik asko, Presidente anderea. Arratsalde on guztioi. Buenas tardes a todos y a todas. Es importante recordar el pasado para no cometer los mismos errores. Desde la experiencia se aprende, es una de las mejores enseñanzas. Cuando hablamos del circuito de Los arcos, es inevitable recurrir a profundizar un poco en los errores cometidos. Esta es una infraestructura que tuvo un promotor privado. En una actuación intrépida y audaz, un promotor privado se metió a construir un circuito. Entonces el Gobierno de Navarra, a través de Soderá dijo: vamos a apoyar esta iniciativa porque va a ser beneficiosa para Navarra, vamos a invertir en un 5 por ciento de esa infraestructura, vamos a comprar el 5 por ciento, vamos a participar con el 5 por ciento para apoyar. ¿Qué es lo que ocurre? Que cuando ese mismo promotor llega la conclusión de que eso no es viable, en una respuesta rápida y audaz — cogiendo el término utilizado por el Partido Socialista—, el Gobierno de Navarra, entonces liderado por Miguel Sánchez, dice: ya compramos todo, el 95 por ciento restante lo hacemos público también. ¿Qué es lo que ocurre? Entonces ya no afectaba tampoco la Ley de contratos ni de adjudicaciones. Resulta que el mismo promotor que se había metido a construir el circuito es el que finalmente lo construye. ¿Cuánto cuesta este circuito? 60 millones de euros. Esto cabe decirlo así, porque evidentemente estamos hablando de un gran despropósito, un

despilfarro de recursos públicos por el cual un intrépido promotor inicia un camino, el Gobierno de Navarra lo acompaña y, finalmente, se hace con todo. Me temo que podamos estar repitiendo los mismos errores y me voy a explicar.

En el año 2014, cuando se sustancia el acuerdo con LAMS, con esta empresa, se firma paralelamente una cláusula de confidencialidad, de hecho, costó saber a la ciudadanía navarra que existía una opción de compra, es decir, los entonces representantes del Gobierno de Navarra, cuando se les preguntaba ¿existe alguna opción de compra?, ¿a cuánto asciende esta opción de compra?, se negaban a dar el dato porque existía una cláusula de confidencialidad. Sabemos ahora que son 15 millones de euros, es decir, aquello que costó 60 se alquila a una a una empresa que va a gestionar todo eso y se le da una opción de compra por el 25 por ciento del coste, de lo que ha costado esa infraestructura. Vamos bien, vamos bien, ahora lo sabemos. Y eso llama la atención y hay que decirlo así, cuando se hace un balance de cómo se han hecho las cosas y qué es lo que hay que hacer ahora.

A nosotros nos sorprendió, cuando el 23 de julio leímos la nota de prensa del Gobierno, el tono realmente eufórico con el que se expresaba la firma este contrato. Voy a leer lo que decía el Gobierno de Navarra el 23 de julio: «La empresa seleccionada finalmente, la navarra LAMS, continúa así con la gestión que viene desarrollando desde el 14 de febrero 2014. Entre sus socios cuenta con personas de amplia experiencia y conocimiento del mundo del motor. Además, su candidatura se ha visto complementada con la entrada de nuevos accionistas a lo largo del primer semestre de 2019 y la ampliación de capital para afrontar el proceso con una posición financiera muy reforzada». Muy reforzada, leo textualmente, esto no es de EH Bildu, es del Gobierno de Navarra. «Al capital mayoritariamente navarro ya existente, se añaden otros dos socios extranjeros con fuerte vínculo con la Comunidad Foral y con el sector de automoción». Es decir, si seguimos leyendo, pues parece que es una operación redonda, una buena noticia para el conjunto de Navarra. ¿Qué es lo que pasa? Que semanas o meses después todo se queda en agua de borrajas.

Y la pregunta es: ¿acaso no habría que haber tenido en cuenta la otra opción? Es decir, ustedes seleccionaron, no era un concurso abierto, lo ha explicado muy bien, esto no obedece a la Ley de contratos, sino que era buscar un inquilino. Desecharon a la británica Motorsport Vision, operadora de varios circuitos de velocidad en Inglaterra, y, además, en la nota de prensa indican que a lo largo de toda operación la sociedad arrendataria ostentará una garantía bancaria de 500 000 euros. Hay una pregunta: ¿hasta el 23 de julio de 2019 no tenía ningún problema financiero esta empresa?, es decir, ¿estaba al corriente de todos los pagos?, ¿funcionaba bien? ¿Qué es lo que ha pasado? Ustedes se encuentran con una empresa desde el año 2014, abren a diferentes concurrencias, se presenta la misma, además de manera reforzada con dos socios extranjeros con fuerte implantación en Navarra mejorando su situación financiera, apuestan por ella y semanas después resulta que renuncia a todo eso. ¿Qué es lo que ha pasado? ¿Se puede llegar a concluir que se equivocaron ustedes en la selección o que hay algunos datos que no valoraron? ¿Qué es lo que ha pasado? Porque al final la solución y la respuesta rápida y audaz de que se lo quede lo público nuevamente es la fácil, y perdone que le rebata algunas de las cuestiones que se han dicho aquí.

Al final, se levanta el velo y lo público aparece siempre al rescate de todas estas cosas, incluso, haciendo de la necesidad virtud, se pretende transmitir que eso es una buena idea. Pues, mire, eso no era una buena idea el 23 de julio. El 23 de julio la buena idea era que lo gestionase una empresa ¿y ahora va a ser que lo gestionemos nosotros mismos? Tenemos dudas. Y tenemos más dudas cuando hablamos de la auditoría, cuando vimos que era necesaria una auditoría. Mire, esa misma nota de prensa decía: «Con el objeto de facilitar una explotación eficiente y transparente, se mantendrán las dos comisiones mixtas existentes desde 2014» —entre ustedes y la empresa—, una de ellas técnica para velar por el correcto mantenimiento del circuito y su conservación a lo largo del periodo del contrato» y la otra fue para el control económico. ¿Qué es lo que se les ha pasado que ahora necesitan una auditoría? ¿Usted hace una valoración positiva del funcionamiento de esas comisiones?, porque en la nota de prensa se exhibe como garantía de que el circuito siempre va a estar en unas buenas condiciones y cuando se finalice el contrato va a poder ser explotado con ese fin, entiendo yo que se exige en esas dos comisiones. ¿Se han reunido esas comisiones? ¿Han hecho la evaluación? ¿Por qué es necesaria una auditoría? ¿Qué es lo que va a desvelar esa auditoría? Porque usted dicho de la situación del circuito, del estado, pero es que para eso ya había dos comisiones mixtas. Dudas.

Más dudas. Le hemos escuchado, señor Lacunza, decir que LAMS quiere seguir operando porque sabe hacerlo. ¿Acaso va a seguir operando en el circuito? ¿Es esa la idea? Porque entonces sí que estaríamos hablando nuevamente de volver a repetir los mismos errores. Es decir, una empresa se compromete pero al final, miré, me ahorro yo la gestión, que es lo complicado, lo que me genera costes, y entonces ya la va a seguir..., no sé, lo digo porque nos lo aclare.

Y finalmente, tenemos las mismas dudas que ha expresado de alguna forma el señor Pérez-Nievas: ¿se ha contactado con la empresa británica? Sabemos que es el único circuito estatal de titularidad pública con un modelo gestión externalizado, o que era, porque supongo que algún derecho tendrá también esta empresa una vez que ustedes han dejado sin efecto el contrato con LAMS para poder acceder al mismo.

Señorías, termino, nosotros respecto a esta infraestructura desde un primer momento hemos denunciado la opacidad con la que tantas cosas se han hecho. Costó saber que tenía una cláusula de venta de 15 millones de euros porque se firmaron cláusulas de confidencialidad. Y, finalmente, terminaríamos nuestra exposición con la misma pregunta: ¿existe en estos momentos alguna cláusula de confidencialidad vigente entre LAMS y NICDO? Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Olave Ballarena): Esker mila aunitz, Ramírez jauna. Finalizada la ronda de los portavoces tienen... Disculpe, señora De Simón. Lo siento, tiene usted la palabra.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: Eso ha sido porque soy portavoz señora. Era broma. Muchas gracias, señora Presidente. Buenas tardes, señorías. Bienvenidos, señor Lacunza y señor Laspeñas. Gracias por la información que nos han ofrecido esta tarde. Yo no voy a hacer revisionismo, porque no sé si se puede hacer revisionismo de quince años atrás, pero sí que es verdad que nos encontramos con una inversión en un proyecto faraónico, que se soportó finalmente con fondos públicos en los peores momentos de la crisis. Y no voy a añadir nada más a lo que han comentado el portavoz de Geroa Bai y el portavoz de Bildu, porque, además,

yo misma hice un análisis del recorrido de esta infraestructura cuando pregunté a la Consejera en un en un Pleno pasado.

Yo no entiendo al señor Ramírez cuando se pregunta qué ha pasado aquí. Tenemos una infraestructura que cuesta 60 millones de euros, una empresa que si la quiere comprar la puede comprar por 15, una empresa que decide seguir manteniendo la gestión, SE supone que es porque le iba bien y tendría ganancias, ¿no?, y el Gobierno de Navarra que aún debe 12.1 millones de euros. Evidentemente, el negocio no es negocio, es un muy mal negocio. La cuestión es que ahora ya está aquí, tenemos una instalación que ya está ahí y toca explotarla o toca sacar el mayor rendimiento para la Comunidad Foral de Navarra desde todos los puntos de vista, el deportivo, si cabe, pero el económico también.

Yo sí que quiero felicitar al Gobierno en este caso por la reacción rápida que ha tenido en relación con la asunción por parte de NICDO de la gestión del circuito Los Arcos, haber asumido a los diez trabajadores y trabajadoras de este circuito, que supongo que son los que mantienen la actividad la instalación, son los que hacen el trabajo, pero yo me sigo preguntando ¿por qué hay que privatizar la gestión? ¿Por qué otra empresa, aunque a esta empresa se le exija que financie el cien por cien? ¿Por qué va a querer una empresa, si no va a obtener beneficios, asumir esta instalación? Y si va a obtener beneficios, ¿por qué no se hace con gestión directa?, que se supone que los beneficios que pudieran extraerse de la explotación de esta instalación podrían ir a las arcas públicas y podrían servir, además, para poder pagar o abonar esos 12.1 millones de euros que se deben, al menos quedarnos a cero y, a partir de entonces, pues todo lo que llegue será para ganar, aparte del mantenimiento.

Yo tengo un par de preguntas, porque el otro día en el Pleno la Consejera me contestó muy amablemente, pero yo he hecho un poquito las cuentas respecto a los datos que dio en relación con el coste que había tenido la Administración pública del año 2016 al 2019, y no repito las cifras porque no les quiero aburrir, pero la Consejera daba estas cifras y, además, hablaba de una inversión de 114.351 euros en 2019, que con las cifras de 2017, 2018 y 2019 hacen un total de 267.189 euros. Si los ingresos han sido de 300 000 euros al año, pues tres por cuatro doce, menos estos 267.189, que entiendo que no ha habido inversiones en los años 2016, 2017 y 2018, y si las ha habido me contestará usted, y la primera pregunta es si ese dinero, esa cuantía se ha utilizado o se va a utilizar para amortizar una parte del crédito.

La otra pregunta la ha hecho también el señor Ramírez y tiene que ver con el contrato de arrendamiento y la pregunta es: ¿por qué se acepta la renuncia sin ninguna compensación por parte de la empresa?, porque seguro que tendrán ustedes sus razones, tendrá el Gobierno sus razones, Quizás el propio contrato, que yo lo desconozco, no incluía esta situación.

Y la otra pregunta, que creo que también la ha hecho el señor Ramírez pero la repito, es si la empresa deja alguna deuda que tenga que asumir la Administración.

Por lo demás, termino reiterando la opinión de Izquierda-Ezkerra, que seguimos entendiendo que la gestión pública siempre es más económica a no ser que no se tenga capacidad técnica para asumir las tareas que ello requiere, pero si la capacidad técnica existe, pues, evidentemente, no tiene ningún sentido pagarle a alguien por algo que puedes hacer tú y, además, que te dé beneficios. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Olave Ballarena): Muchas gracias, señora De Simón. Le reitero mis disculpas. Ahora sí, finalizado el turno de intervenciones, tiene nuevamente la palabra el señor Lacunza. Cuando quiera.

SR. DIRECTOR GERENTE DE LA EMPRESA PÚBLICA NICDO (Sr. Lacunza Arraiza): Muy bien. Muchas gracias. Comenzaré casi por la última intervención de la parlamentaria De Simón, para decirle que son múltiples los factores que afectan a la hora de valorar si en este caso específico la gestión pública es mejor que la gestión privada. Hay dos elementos fundamentales no solamente en el circuito, sino también en el Baluarte, en el Arena y en todas las infraestructuras: una es la cuenta de explotación de la entidad gestora, que somos nosotros en el caso del Baluarte y del Arena, y dos, el impacto económico en el entorno. ¿Qué sucede con el impacto económico? Hay impactos económicos generables a base de tener una actividad rentable, pero en muchos casos los impactos económicos se compran, que era lo que pasó en los primeros años de operación del circuito, se optaba por traer unas carreras de un determinado formato. Los promotores de carreras, como los promotores de rodajes, como los promotores de congresos, como los promotores de eventos, para eventos de un determinado tamaño, al destino le piden que afloje, claro. Y, en ese sentido, en aquel momento se ponderó que estaba justificado. Yo no ignoro el pasado, pero yo no estaba, quiero decir que a mí me tocó esto en suerte desde diciembre de 2013 y yo también leo historia en ese sentido, pero me hago responsable de todas mis equivocaciones, que las hay.

Hasta ese momento primó una gestión pública que, en general, es la que se van ustedes a encontrar en los circuitos de España, en Montmeló, en Alcañiz. Son gestiones públicas donde se asume un déficit operativo que, en algunos casos, es de bastantes millones de euros. De operativo, no de construcción, o sea, no de crédito a la construcción sino de operativo, porque se entiende que el impacto económico generado auditado... Y todos sabemos lo que es una auditoría de un impacto económico, porque hay que hacer muchas asunciones, incluso, aunque uno vaya con todo el espíritu conservador, hay momentos en los que tiene que asumir cosas. No hay una ciencia exacta de cálculo de impactos económicos. He hecho muchos en mi vida y se lo puede atestiguar, ahí lo que te cabe es ser más prudente o menos prudente, pero en algún momento tienes que asumir.

Entonces, ¿en qué estaríamos en el mejor de los dos mundos?, entendiendo un operador privado que asume todo el riesgo, no le estamos pagando, no, nos está pagando él a nosotros, que es diferente, y que, también, por su habilidad, por su economía de escala, por su dimensión internacional, etcétera, etcétera, es capaz de generar un volumen de actividad que, además de generarle un beneficio, genera un beneficio en la zona. Claro, en ese momento estamos en el mejor de los dos mundos: los dos factores, la cuenta de explotación y el impacto económico, rinden los dos en positivo.

Milagros tampoco hacen los explotadores privados, es decir, los explotadores privados pueden ser muy buenos, tener unas economías de escala importantes, gestionar otras infraestructuras, pero hay eventos que, por su dimensión, sí o sí cuestan. Otra cosa es que se decida pagar por el criterio que sea, pero en ese momento pasa a ser un criterio del privado, que igual le interesa porque puede sacar rendimiento de otra manera, a base de entrenamientos, etcétera, o capitalizando en su red de circuitos o lo que sea, pero, digamos, esa diatriba está ahí.

Y, luego, la operativa pública. Si nosotros tenemos en perspectiva una infraestructura que, dejando a un lado el crédito a la construcción, que eso es algo que está ahí y a eso no le podemos hacer nada, pues es susceptible de, al menos, no generar un perjuicio económico en términos operativos. El ebitda que solemos mencionar, que es el resultado de explotación antes de amortizaciones e intereses, es la vara de medir que homogeneiza la gestión de las infraestructuras, porque es un poco la cuenta de la vieja, ingreso y gasto. Es la manera un poco más obvia de medir prescindiendo de intereses financieros, etcétera. También porque hay una diversidad de activos: hay activos que están contruidos por nosotros mismos, como son el circuito o el Baluarte, que en las amortizaciones pesan en nuestros libros, pero hay otros inmuebles que son adscritos, por ejemplo, Refena o el Navarra Arena, en cuyo caso no existen las amortizaciones. Entonces, todo lo que va por debajo de la línea de ebitda hace muy difícil homologar la comparación y, sin embargo, el ebitda y el ratio de autofinanciación son un poco lo que nos permite comparar. Claro, sobre una gestión pública, teniendo en cuenta que llevábamos una experiencia en esas comisiones que se han hecho, cuyas actas se han venido realizando y se han puesto a disposición, y teniendo en cuenta la estructura de costes a día de hoy del circuito, pues creemos que no es una quimera pensar que cabe explotar esa infraestructura sin un déficit operativo.

Entonces, cosa buena dentro de la dificultad del momento, que la tiene, porque eufóricos, desde luego, no somos, quiero decir que aquí hay un problema, lógico, lo que estamos intentando es abordarlo de la mejor manera posible. Hemos procurado ser ágiles en la primera batida y después tomar la mejor decisión que podamos tomar en el momento en el que estamos. Entonces, la cosa buena dentro de este momento difícil es que tenemos dos opciones: una es explotación privada, parece que es posible; y, por otro lado, una perspectiva de explotación pública que, con la debida prudencia y sin incurrir en fastos de traer grandísimos eventos que nos cuestan unos *royalties* de muy elevado nivel, poder sacarla adelante, porque la estructura de costes fijos es muy razonable a día de hoy en el circuito.

Y eso es lo que tenemos. Quizá en el pasado hayamos tomado la decisión incorrecta o las decisiones incorrectas, no lo sé, errar es humano. Estamos ahora en un momento de decisión y vamos a trabajar con todos los datos y con la experiencia que llevamos para procurar que la decisión sea la más adecuada.

Sí quisiera, en referencia a la gestión pública, reivindicar la solvencia del personal, no solamente del persona subrogado, sino también del personal de nuestra casa, que, haciendo un esfuerzo muy importante más allá de las atribuciones que ya tenía a 31 de diciembre en la casa, está contribuyendo a la gestión directa del circuito. En ese sentido, un reconocimiento a los trabajadores y trabajadoras que están dando el callo, que han dado un paso adelante, como siempre lo dan, para sacar adelante una situación difícil.

Creo que hay un factor fundamental a la hora de determinar qué opción es mejor, que se llama economía de escala. NICDO, después de un proceso tortuoso, difícil, complicado, es una colección de infraestructuras con un volumen grandecito, es una empresa de más de 10 millones de euros de ingreso y que tiene una cierta economía de escala, tiene unos servicios centrales, y lo que se aprende de una infraestructura sirve para otra. Por lo tanto, nosotros, en

el momento de valorar la posible gestión directa de esto, tenemos un valor que aportar, que es, efectivamente, la perspectiva de multiinfraestructuras.

Es verdad, por otro lado, que el circuito, de la misma manera que el Baluarte y el Arena en gran medida se pueden parecer, el circuito se parece en cosas pero en otras no, porque el mundo del motor con sus especificidades es un nicho bastante específico. En ese sentido, es verdad que ha habido otra candidatura, que está ahí y que analizaremos en el conjunto de cosas que tenemos que analizar en el proceso, lógicamente. El trabajo realizado no va a caer en saco roto porque no debe ser así, pero también permítanme que tenga un punto de prudencia a la hora de hablar de las cosas.

Bien, más cosas. Un debate interesantísimo que nos puede llevar bastante rato pero que creo que merece la pena —la inquietud del señor Ramírez, que verdaderamente se ha estudiado el tema, lo cual agradezco— es la cláusula de confidencialidad que, efectivamente, obraba en el contrato. En el último contrato que se firmó había una referencia explícita para que, entre los requisitos del Parlamento de Navarra, esa cláusula no fuera de aplicabilidad, es decir, errores que hemos podido cometer hemos procurado subsanarlos.

En cuanto a la valoración de un activo, hay múltiples criterios a la hora de valorarlo. Efectivamente, podemos tener un activo que ha costado 54 millones de euros, por lo tanto, ¡cuidado!, podemos aplicar el coste de construcción, en cuyo caso la valoración de este activo es 54 millones puede ser el coste de construcción menos la amortización acumulada, no recuerdo la cifra, estaría en torno a treinta y tantos millones de euros, pero realmente la compra de un activo de estas características, cuando el detentor de este activo es el sector público, el sector público se beneficia del impacto económico generado, pero quien comprara, un privado que comprara ese circuito, lo compraría única y exclusivamente por el rendimiento en términos de ebitda que sería capaz de sacar. Entonces, teniendo en cuenta que en el mejor de los años hemos podido estar..., bueno, a día de hoy, vamos a analizar nuestra propia circunstancia como NICDO, 300 000 euros de renta. Vamos a asumir que en un año no tenemos ningún tipo de coste operativo ni de ningún tipo, 300 000 euros de ebitda puro que van a la cuenta de explotación. Si nosotros hiciéramos una valoración de empresas como se suele hacer al uso, con un multiplicador de ebitda, normalmente entre 7 y 9, estaríamos en una valoración del activo de 2,7 millones de euros, como máximo, de una cosa que ha costado 54.

Claro, valorar activos no generadores de flujo, que es como se llaman estas grandes infraestructuras, ¿estos activos se hacen por qué?, porque generan una economía de contorno que no consolida en la cuenta de explotación del explotador. En ese sentido, si se produce una opción de compra, de la misma manera que se puede comprar una casa, un hotel o lo que sea, quien compre lo hará en referencia a la capacidad que tenga ese inmueble o esa explotación de generarle flujos. La posibilidad de vender el circuito por esa cifra que usted ha mencionado, 15 millones, es enormemente incierta a tenor de lo que son los resultados hoy. Quizás, venga alguien que nos demuestre que es posible y, efectivamente, proceda, pero desde luego resulta difícil. Y entiendo su perplejidad a la hora de decir que «esto costó 54 y ustedes lo están valorando en 15». Realmente, 15 es una valoración muy por encima de cualquier expectativa realista de potencial compra, las cosas como son.

Decíamos antes: tenemos, por un lado, la cuenta de explotación y, por otro lado, la economía de contorno. Si nosotros tenemos un explotador privado que explota, genera un beneficio y, además, está generando una economía en el entorno porque su volumen de utilización es elevado y son eventos que mueven a mucha gente, ¿qué necesidad tendría en ese punto el Gobierno de Navarra de retener ese activo? Es riesgo puro, son reasfaltados, son averías, son intervenciones. Si realmente al final el activo ha terminado por hacer lo que tenía que hacer, que era generar impacto económico en la zona, y, además, de rondón le genera un beneficio al explotador, ¿qué sentido tiene que ese inmueble siga costando al Gobierno de Navarra en términos de lo que van a ser inversiones futuras? Esa es la pregunta que hay que hacerse, porque una valoración de un activo no se hace mirando hacia el pasado, se hace mirando hacia el futuro. De ahí un poco el matiz, que yo entiendo que puede ser un dato que sorprenda, pero creo que es un dato que tiene su justificación.

Realmente, hay otro aspecto que quiero tratar a tenor de lo que han sido sus consultas. Hay determinadas cosas que obedecen a la operativa de los accionistas de esta compañía, y que creo que yo no debería entrar ahí. Creo que yo tengo que reflejar un poco lo que ha sido su proceso a la hora de interlocutor con nosotros, pero informaciones más allá de qué es lo que ha sucedido, pues, entiendo que se debería preguntar a los accionistas de la de la compañía.

En referencia a la firma del contrato, la firma del contrato se realizó con un estado de pago de absolutamente todas..., lógicamente en el mes de julio no íbamos a firmar con una empresa que adeudara dinero a nosotros o a la Administración. En ese sentido, estaba al corriente de los pagos y esa fue la situación que se produjo.

Respecto al funcionamiento de las comisiones, quiero también dar fe de que las comisiones se han producido, comisiones en las que estaban varios de mis compañeros y compañeras, y habido un seguimiento. Lo que sucede es que también en el contrato, que está a su disposición, hay la necesidad de hacer una auditoría. Es una auditoría cuyo alcance hemos ampliado porque teóricamente esa auditoría lo que diría sobre todo sería sobre el estado de las instalaciones. Nosotros hemos acometido un proceso auditoría bastante más amplio y gracias, además, a la predisposición de Los Arcos Motorsport a compartir información con nosotros. La valoración de un fondo de comercio de una infraestructura de estas características es enormemente compleja y ha requerido de muchísimo trabajo manual, que ese es uno de los motivos de que sea un reto afrontar un proceso de auditoría de estas características. Estamos en un mes aproximado de ejercicio de la auditoría y ha habido un proceso de reconstrucción manual de datos bastante severo. Esa es la razón de que exista una auditoría, no porque haya habido un mal funcionamiento de las comisiones, que creo sinceramente que no lo ha habido.

Respecto a la Federación de Automovilismo y las preocupaciones de los usuarios, en eso no hay ningún problema. El equipo tiene la continuidad respecto a los anteriores y hemos añadido unos recursos adicionales nuestros en términos de recursos humanos. Por lo tanto, pretendemos y esperamos dar el mismo nivel, como mínimo, de solvencia en la gestión, atención a todos los inquilinos cuyos arrendamientos estaban previstos, lo mismo que a la atención de eventos de calendario de Motorsport para esta temporada. Eso está claro.

En cuanto al endurecimiento de las condiciones del contrato, la experiencia nos demuestra que la operativa requería, más allá de las garantías bancarias, no de un fondo de maniobra de medio millón de euros, no, sino de fondos propios de medio millón de euros, que permitieran tener un adecuado fondo de maniobra que previera las situaciones de estacionalidad que se daban. Es distinto fondo de maniobra que fondos propios.

El resto de aspectos que se han mencionado serán debidamente vistos al término de la auditoria. Creo que no me dejo nada de las notas que tengo, de cualquier manera, si me hubiera dejado cosas, lógicamente, quedo a su disposición. Es un momento complicado, pero procuramos tener un optimismo endémico que nos haga ver también oportunidades donde hay problemas. Muchas gracias

SRA. PRESIDENTA (Sra. Olave Ballarena): Esker mila aunitz. Muchísimas gracias, señores Lacunza y Laspeñas. Finalizado el orden del día y sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión y les deseo una estupenda tarde.

(Se levanta la sesión a las 16 horas y 18 minutos).