



DIARIO DE SESIONES  
DEL  
**PARLAMENTO DE NAVARRA**

---

IX Legislatura

Pamplona, 11 de abril de 2017

NÚM. 38

---

**TRANSCRIPCIÓN LITERAL**

**COMISIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO**

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JOKIN CASTIELLA IMAZ

**SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE ABRIL DE 2017**

**ORDEN DEL DÍA**

– Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para explicar el contenido de la sentencia dictada el 1 de marzo de 2017 por el Tribunal Supremo por la que se desestima el recurso de casación interpuesto por el Gobierno de Navarra contra la sentencia de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Navarra de 19 de noviembre de 2014.

(Comienza la sesión a las 16 horas y 33 minutos).

**Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para explicar el contenido de la sentencia dictada el 1 de marzo de 2017 por el Tribunal Supremo por la que se desestima el recurso de casación interpuesto por el Gobierno de Navarra contra la sentencia de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Navarra de 19 de noviembre de 2014.**

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Buenas tardes. Arratsalde on, foru parlamentari jaun- andreok. Hasi dugu Garapen Ekonomikorako Batzorde honen Bilkura eta gai zerrenda honako da: Garapen Ekonomikorako kontseilariaren agerraldia Auzitegi Gorenaren 2017ko martxoaren 1eko epaia azal dezan, izan ere, epai honen bidez ezetzi egin da Nafarroako Auzitegi Nagusiko Administrazioarekiko Auzien Salaren 2014ko azaroaren 19ko epaien aurka Nafarroako Gobernuak jarritako kasazio errekurtsua. Horretarako, hemen ditugu Nafarroako Gobernuak lehendakariorde lehena, Ayerdi jauna, baita bere Gabinete burua ere, Ayerdi Echeverri jauna. Eskakizuna Euskal Herria Bildu Nafarroa Parlamentu Taldeak eskatu du. Beraz, horretarako eta laburbil aurkezteko Araiz jauna dauka hitza. Nahi duzunean.

*[Buenas tardes, señoras y señores Parlamentarios forales. Damos comienzo a esta sesión de la Comisión de Desarrollo Económico y el orden del día es el siguiente: Comparecencia del Consejero de Desarrollo Económico para explicar la sentencia dictada el 1 de marzo de 2017 por el Tribunal Supremo por la que se desestima el recurso de casación interpuesto por el Gobierno de Navarra contra la sentencia de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Navarra de 19 de noviembre de 2014. Para ello tenemos aquí al Vicepresidente primero del Gobierno de Navarra, el señor Ayerdi, y también a su jefe de gabinete, el señor Ayerdi Echeverri. La comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario de Euskal Herria Bildu Nafarroa. Por lo tanto, para ello y para presentarla brevemente tiene la palabra el señor Araiz. Cuando quiera.]*

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, presidente jauna. Nire hasierako interbentzioa oso laburra izango da. Azken finean, hemen galdetzen duguna da Tribunal Gorenak martxoaren 1an atera zuen behin betiko epaia honen inguruan eta jakin nahi dugu zein den Gobernuaren iritzia eta, batez ere, ea zer nolako ondorio ekonomikoak izango dituen horrelako erabakia. Nafarroako Tribunal Gorenak hasieran atera zuen epai bat non esaten zen kontuan hartu behar ziren kanon baterako ez benetan eraikitako kilometroak, baizik eta kontratuan azaltzen zirenak. Horren inguruan jakin nahi duguna da Gobernuaren iritzia zein den.

*[Muchas gracias, señor Presidente. Mi primera intervención será muy breve. En definitiva, lo que aquí preguntamos es que el Tribunal Superior dio a conocer la sentencia definitiva sobre esto el 1 de marzo y nos gustaría saber cuál es la opinión del Gobierno y, sobre todo, qué consecuencias económicas tendrá una decisión así. Al principio, el Tribunal Superior dio a conocer una sentencia donde se decía que para un canon había que tener en cuenta no los kilómetros realmente construidos sino los que aparecían en el contrato. Queremos conocer cuál es la opinión del Gobierno a ese respecto.]*

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Esker mila anitz, Araiz jauna. Hortaz, lehendakariorde jauna, badakizu askoz jota 20 minutuz zurea dela hitza.

*[Muchas gracias, señor Araiz. Por lo tanto, señor Vicepresidente, ya sabe que tiene la palabra durante veinte minutos como máximo.]*

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Eskerrik asko. Saiatuko nahiz denbora barruan egiten eta seguru lortuko dudala. Nik uste dut laburrago hitz egingo dudala.

*[Muchas gracias. Trataré de hacerlo dentro del tiempo y seguro que lo consigo. Creo que será más breve.]*

Decía que seguro que seré más breve que los veinte minutos. Efectivamente, como decía el señor Araiz, hemos tenido conocimiento de la sentencia del Tribunal Supremo en relación con el recurso de casación interpuesto por parte del propio Gobierno contra una sentencia desfavorable del Tribunal Superior de Justicia, y toca valorarla. Y, como el mismo señor Araiz decía, también toca hacer valoración económica de lo que la sentencia supone.

Por recordar un poco los antecedentes no quiero extenderme demasiado—, con fecha 1 de marzo de 2012 —por no contarlos todos— la concesionaria presentó factura correspondiente al canon de demanda y al canon de estado de infraestructura y calidad del servicio —el famoso CEICS del mes de febrero. La primera factura fue calculada con una longitud de 46,097 kilómetros, una vez que anteriormente el Gobierno hubiera fijado la longitud definitiva real de la infraestructura en 45,421 kilómetros. Las resoluciones 351/2012 y 424/2012 de la en su momento directora general de Obras Públicas, lo que hicieron fue aprobar el canon de demanda y el CEICS, el canon de estado de infraestructura, correspondientes a esos primeros meses, pero no con los 46,097 sino con los 45,421. Fue entonces cuando la concesionaria interpuso recurso de alzada contra esas resoluciones. Posteriormente, el 7 de noviembre de 2012, el Gobierno de Navarra desestimó ese recurso de alzada. A partir de ahí, la concesionaria, Autovía del Pirineo, interpuso recurso contencioso-administrativo contra el acuerdo del Gobierno de Navarra del 7 de noviembre de 2012, recurso que ganó con sentencia de 19 de noviembre de 2014. La Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Navarra estimó el recurso interpuesto —como decía— por la concesionaria. Posteriormente, la Comunidad Foral interpuso recurso de casación y ahora, el 1 de marzo de 2017, el Tribunal Supremo ha desestimado el recurso de casación.

¿Cuál es la valoración jurídica que hace el Gobierno? Creo que la valoración que hay que hacer. No hay más que leer la sentencia. El Tribunal Supremo da totalmente la razón a la concesionaria. Creo que esta es la valoración que hay que hacer e incluso leyendo la sentencia y leyendo cada uno de los párrafos, yo tengo que decir que prácticamente el Tribunal Supremo va dando la razón a la concesionaria en cada uno de los temas planteados. La verdad es que en este contencioso el debate se ha centrado en si la Administración se ha ajustado al ordenamiento jurídico al considerar la longitud real del tronco de la autovía al objeto del cálculo del CEICS, de este canon. Ese fue todo el debate, es decir, nadie discute si la longitud real es la que es. No es esa la cuestión. Eso nadie lo discute. La longitud real es la que es. El debate está en si a los efectos del abono del CEICS tenía que aplicarse la longitud real o los 46,097 kilómetros establecidos en el pliego primero y en el contrato después. En todo este recorrido jurídico, digamos que los responsables jurídicos de la Administración de la Comunidad Foral trataron de defender que tenía sentido la interpretación de los 46,097. La

concesionaria ha defendido todo lo contrario, pero al final, lo dicho, cuando uno lee la sentencia y lee frases tan concluyentes, yo creo que no hay mucho más que decir. Basta leer cómo, por ejemplo, el propio Tribunal Supremo señala que con arreglo a la jurisprudencia precedente no resulta que la interpretación llevada a cabo por la sala de instancia del pliego de cláusulas administrativas particulares en un juicio de estricto razonamiento jurídico sea irrazonable y permita a esta sala en sede casacional anular o casar.

Más concretamente, yo creo que hay dos párrafos que son muy contundentes. Razona debidamente –se refiere al Tribunal Superior de Navarra– que la longitud de la autovía a efectos de cálculo del CEICS fue no solo fijada en la cláusula 44.2 del pliego, sino que fue reiterada luego en diversas cláusulas, lo que era notoriamente distinto del canon de demanda, que sería fijado por la Administración a tenor del artículo 52.2. Y ya el Tribunal Supremo remata diciendo que, si la Administración lo consideraba provisional, es decir, si consideraba provisionales esos 46,097, no hizo tal indicación y, si no lo hizo, debe estar al resultado de sus propias omisiones. Es decir, el propio Tribunal Supremo lo que le está diciendo es: oiga, si para usted algo era provisional, haberlo dicho en algún sitio, porque en ningún sitio usted dijo que esto era provisional. Yo creo que la propia sentencia del Tribunal Supremo es contundente.

He tenido ocasión de revisar también la comparecencia que el anterior Consejero, el señor Zarraluqui, ya tuvo ocasión de hacer en esta materia en el año 2014, justo cuando se había hecho el recurso ante el Tribunal Supremo –digamos que en aquel momento estaba a falta de sentencia. Y yo creo que él mismo ya valoraba lo que a su juicio era un error claro que se había producido a la hora de redactar el contrato de concesión. Creo que esa es la cuestión. No se apreció o no se fue consciente o no se dio cuenta del impacto que tenía mantener en el contrato, tal cual, la cláusula literal tal y como venía en el pliego de condiciones administrativas. Yo creo que esto es claro. Como bien dice el Tribunal Supremo, tenemos que estar al resultado de nuestras propias omisiones. Creo que lo dice bien claro. Jurídicamente, esta es la situación. Yo creo que es algo que ya veíamos venir desde el año 2014, cuando la sentencia del Tribunal Superior de Navarra ya lo apuntaba en esa dirección. Se ha visto confirmado por el Tribunal Supremo. En este sentido, está claro que tenemos ya un sobrecoste firme y consolidado en esa autovía, en ese contrato de peaje en sombra. Creo que esto es claro y además ya es firme. En este sentido es algo que se proyecta desde el principio de la concesión hasta su final en el año 2039.

En cuanto a las consecuencias económicas, quiero decirles a ustedes que efectivamente la concesionaria cobra cada mes un canon doble. Dos cánones, el canon de demanda y el canon llamado CEICS, el de infraestructura y calidad de servicio. La sentencia afecta a este segundo canon, no al de canon de demanda. El canon de demanda tiene su propia marcha.

Entonces les explico un poco cómo afecta en el cálculo del CEICS. Tengo que decirles que el importe anual devengado por el CEICS se calcula aplicando la tarifa vigente para cada ejercicio a los kilómetros totales, los 46,097 de autovía objeto del contrato. Este importe se reduce en el porcentaje que resulta de aplicar las deducciones matemáticas y automáticas por indicadores de estado de la infraestructura y calidad del servicio totales cuantificadas para el ejercicio anterior al importe total de este canon devengado para ese mismo ejercicio.

Tengo que decir también que las tarifas vigentes para cada ejercicio se calculan actualizando la del ejercicio anterior con la variación del IPC nacional oficial registrado para el ejercicio precedente.

La tarifa CEICS que ofertó en su momento la concesionaria para el ejercicio de 2012 fue de 85537,08 euros, IVA no incluido, por kilómetro. Esta fue la tarifa de la concesionaria. A partir de dicho ejercicio, 2012, se ha ido actualizando de acuerdo con lo establecido por el contrato de concesión.

Con la aplicación de la sentencia, el importe mensual a abonar durante el ejercicio presupuestario 2017 va a ser el siguiente: es una cifra muy cercana a los 6400 euros cada mes. Hay pequeñas variaciones –que, si tienen interés, les comentaré–, pero el total de ejecución presupuestaria para este año 2017, el impacto de esta sentencia este año, va a ser de 77 050,28 euros. Las diferencias entre los importes mensuales se deben, como les decía, a que, de acuerdo con el contrato, la liquidación económica anual del canon de demanda del ejercicio anterior –que fue favorable a la concesionaria–, se abona conjuntamente con el canon a cuenta de marzo y en la liquidación económica anual del CEICS, del otro canon, del año anterior se descuentan los seis meses siguientes. Con lo cual, hay un pequeño baile en los meses, pero más o menos todos los meses son en torno a 6400 euros y al final, como decía, son 77 050 euros de impacto este año. Lo que significa un 0,45 por ciento del canon total.

Si miramos a los años anteriores, hay que decir que el impacto de la sentencia sería: en el año 2012, 50 614,47; en el año 2013, 91 539,97; en el año 2014, 76 893,62; en 2015, 69 594,72; en 2016, 76 424,02; y luego estarían los 77 050 de este año, de 2017. La estimación que hemos hecho aplicando un IPC del 1,5 por ciento para todos los años y sin considerar posibles deducciones derivadas de la falta de calidad de la infraestructura para los años 2018 y siguientes, es decir, hasta el año 2039 incluido, sería de 1 976 108,21 euros, lo que sumaría un total de 2 418 225 euros. Esta es la estimación realizada.

Sí tengo que señalarles que en lo que se refiere a las deducciones... porque sí que les digo que la estimación que se ha hecho a futuro por el uso de la infraestructura es sin deducciones, pero sí les quiero dar un poco cuáles han sido las deducciones que realmente han tenido lugar para que ustedes también puedan imaginar esto más o menos...

En el año 2012, las deducciones reales fueron del 1,93 por ciento; en el año 2014, las deducciones fueron del 0,50; en el año 2015, fueron del 0,18; y no tengo aquí el dato de 2016, pero ya ven ustedes que están muy cerca de 0. Es decir, están entre el 0 y el 1, prácticamente no hay deducciones. Con lo cual la estimación que les he señalado –que es cierto que es la máxima con esa hipótesis del IPC del 1,5–, sí que puede variar. Esa hipótesis sí puede variar, pero ya ven ustedes que la concesionaria sí que está cumpliendo aquello de mantener la infraestructura en condiciones, y apenas hay deducciones en lo que corresponde a este canon.

También voy a darles la información completa de los pagos que se han realizado a la concesionaria a lo largo de estos años. Quiero señalarles que en el año 2012 el canon total fue de 13 139 622 euros, de los cuales el canon de demanda fue de 9 738 795, y el resto, 3 400 827, sería el CEICS. En el año 2013, el total fue de 14 985 000 –redondeo; el canon de demanda, 9 025 000, es decir, bajó respecto a 2012; y el CEICS, 5 959 000. En 2014, 15 122

000: 9 911 000 de canon de demanda y 5 210 000 del CEICS. En 2015, 14 491 000: 9 780 000 de canon de demanda y 4 711 000 del CEICS. En el año 2016, el canon total fue de 16 380 000: 11 286 000 de canon de demanda y 5 094 000 del CEICS.

Quizás les llame la atención cómo el CEICS, este canon al que le afecta la sentencia, en el año 2012 solo fue entre comillas de 3 400 000, mientras que en el año 2013 sube a casi 6 590 059. Eso es porque se le aplica la liquidación del año 2012. En el año 2012, así lo marcaba el pliego, se aplicó una deducción teórica del 20 por ciento y luego la deducción solo fue del 1,93. Hubo que corregir y actualizar a la concesionaria bastante dinero. De ahí que suba. Además, ya el año 2013 fue año completo. Y luego en los años 2014, 2015, 2016 –sobre todo en 2015– baja. Esto se debe fundamentalmente a que el IPC fue negativo. Es decir, no se debe tanto a las deducciones sino a la evolución del IPC.

Ya ven ustedes que ha rondado en torno a los cinco millones. Es más, de hecho, en estos cinco primeros años, 2012-2016, este canon fue estimado por la concesionaria en 25 358 000 en su momento, en la oferta, y la suma que les he dado de las cifras realmente abonadas en estos cinco primeros años ha sido de 24 376 000, a lo cual habría que aplicar 365 000 de la sentencia. La sentencia de estos cinco años sumaría 365 000 más. Lo digo también para que tengamos los números globales.

En resumen, jurídicamente está claro que... No hay más que leer la sentencia del Tribunal Supremo, que siendo firme... Desde luego desde el Gobierno lo que expresamos es, cómo no, nuestro acatamiento y nuestro respeto, faltaría más. Pero yo creo que se visualiza –y ya lo decía el señor Zarraluqui hace dos años–, que claramente hubo un error a la hora de redactar el contrato, más que a la hora de redactar el pliego. A la hora de redactar el contrato más que el pliego seguramente, porque no había, entiendo, ninguna necesidad. Pero, en fin, en cualquier caso, también en el pliego está claro que hay claramente un error, y ese error tiene un coste. Ahora mismo se llama 2,4 millones si lo proyectamos a lo largo de toda la vida de la concesión.

Yo creo que este es el resumen que podemos hacer: 2,4 millones a lo largo de treinta años en ese escenario de un IPC del 1,5 por ciento que les he indicado. Yo creo que esa es la fotografía. Desde ese punto de vista, al Gobierno de Navarra que le toque estar, que de aquí hasta el 2039 habrá muchos, pues tendrá encima de su espalda este coste heredado de esta sentencia. Por mi parte nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, lehendakariorde jauna. Beraz, Euskal Herria Bildu Nafarroa Parlamentu Taldearen eledunak dauka hitza hamar minutuz. Nahi duzunean, Araiz jauna.

*[Muchas gracias, señor Vicepresidente. Por lo tanto, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu Nafarroa por diez minutos. Cuando quiera, señor Araiz.]*

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari jauna. Como bien ha señalado el Vicepresidente, el señor Ayerdi, al final todo este procedimiento judicial –aparte de las costas,

de otro coste–, nos ha llevado a un encarecimiento de lo que es el canon definitivo de 2 418 000 euros –si no he tomado mal nota.

Yo creo que ese es el resultado. Usted –yo creo– ha sido excesivamente suave. No sé si no ha querido hacer sangre, pero cuando usted ha hablado de un error claro en el pliego... La pregunta es de quién es ese error, quién cometió un error para que nos lleve a la situación de, por no ajustar el canon de estado de infraestructura y calidad del servicio a los kilómetros, y en su caso metros también, de autovía ejecutada realmente, que nos tengamos que ver en la tesitura de que lo que se aplique no son esos 45,725 kilómetros sino 46,097 que era lo que aparecía en el pliego, lo que se reprodujo en el contrato, reproduciendo ese pliego. Por lo tanto, nosotros creemos que hay que valorar ese error y además a la vista de la sentencia, no ya la del Supremo que confirma la dictada por el Tribunal Superior de Justicia por la Sala de lo Contencioso el 19 de noviembre del año 2014, en la que el fundamento jurídico cuarto –yo creo que es importante hacer referencia al mismo porque aquí sí que se le da un toque de atención al Gobierno de Navarra, a la Administración en este caso adjudicataria de estas obras–, dice que por contraposición a lo que se establece en el canon de demanda en el cual sí que, en orden a la fijación de la longitud definitiva de los tramos de la autovía y a efectos del cálculo del canon de demanda, se estaría a lo que fijaba definitivamente la Administración Foral. Y luego dice: Previsión que no se contiene por el contrario respecto al CEICS. Efectivamente, a los efectos del CEICS se establece una variable muy concreta que es la longitud de la autovía, que es la que aparecía en los pliegos, la que aparecía en el contrato y la que luego realmente no se ejecutó. Lo que sí se establece en la sentencia, con un matiz muy claro desde el primer momento, es la longitud real tanto del pliego, que es la ley del contrato, como del propio contrato. Pero sí que se añade y se le vuelve a contestar también a uno de los argumentos que en aquel momento sostenía el Gobierno de Navarra –que era el de la supuesta provisionalidad que se establecía en el pliego y en el contrato–, y se le vuelve a recriminar a la Administración diciéndole que la provisionalidad no era tal, porque si lo hubiera querido establecer así, lo podría haber hecho, pero no lo hizo.

Nosotros entendemos que es un error grave, porque la provisionalidad sí se estableció como elemento definitorio del canon de demanda. Dice la sentencia que queda pendiente de una posterior definición, reserva que no se hace en absoluto para el CEICS, por lo que la longitud consignada del pliego de condiciones es la reiterada cláusula 44.2. Son efectivamente los 46,97 kilómetros proyectados, pero no los ejecutados.

Yo creo que esa es la valoración. Nosotros desconocíamos cuál era el dato real. Por lo que habíamos leído en la prensa, eran aproximadamente 60 000 euros más, pero lo que tenemos son 77 050, que traducido por el número de años que quedan y sumado a lo que hay que pagar con carácter retroactivo, estamos en esos 2 418 000. Nos parece una cifra suficientemente importante como para valorar que hay una responsabilidad en la gestión.

Nosotros entendemos que esto es otra herencia más de las que se nos ha dejado a quienes estamos apoyando al Gobierno del cambio y, desde luego, es una herencia más del propio sistema de los peajes en sombra, porque en definitiva aquí, la mayor y la más grave herencia es la propia financiación de estas obras. En lugar de por la vía presupuestaria tradicional y de

acuerdo con cargo a los sucesivos presupuestos y a las partidas presupuestarias, lo que se hizo fue diferir en una fórmula desde luego absolutamente discutible y discutida también.

Desde luego, desde el punto de vista económico, estamos viendo cuál está siendo y cuál va a ser no solo la situación actual, sino que estamos hipotecados para muchos años. En la autovía del Camino creo que nos faltarían diecisiete años todavía. En la del Pirineo, como ya se ha dicho, hasta 2039. La autovía del Camino nos va a costar casi cuatro veces lo que hubiera sido el coste real mediante una financiación ordinaria vía presupuestos. Desde luego, en este caso, sí que tenemos que decir que, por correr mucho, nos ha costado mucho más. Hemos terminado muy pronto estas infraestructuras, pero ¿a coste de qué? Eso creo que es importante también. Por lo menos nuestro grupo parlamentario lo quiere señalar.

Nosotros entendemos que este es el estilo de gestión de UPN, y probablemente tengamos más ejemplos a señalar, pero desde luego en lo que es la financiación, en esta colaboración público-privada, lo que hemos visto es lo que ha sucedido al final.

Aquí han aparecido fondos de inversiones, digamos, como buitres, para hacerse cargo de un negocio que no era precisamente ruinoso, sino todo lo contrario. Se ha convertido la ejecución de unas obras en un objeto apetecible para operaciones financieras. Hemos visto cómo en algunas de estas obras, en concreto en la autovía del Camino, se han sacado unas rentabilidades iniciales, unas plusvalías importantes y al final son los fondos, en muchos casos fondos buitre, los que están gestionando y los que están obteniendo esta plusvalía para años y para años desde la Hacienda de Navarra.

Queríamos dejar clara esta situación, el coste que tiene en estos momentos el peaje en sombra en su totalidad. Creo que son, si no nos equivocamos, aproximadamente 235 000 euros diarios. Estamos hablando de una cifra que asusta solo con mencionarla. Si esto lo traducimos a pesetas, a mí se me escapa ya lo que supone el costo diario de este sistema de financiación. Por lo tanto, son muchos los que corresponden a esta autovía del Pirineo o a la autovía del Camino. Por lo tanto, nosotros queríamos conocer esa valoración, queríamos conocer cuál es la repercusión económica y desde luego –como digo– este es el estilo de gestión que hemos heredado de UPN. Eskerrik asko.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko zuri, Araiz jauna. Continuaremos con el Grupo Parlamentario Unión del Pueblo Navarro. En su nombre toma la palabra el señor García Adanero. Cuando quiera.

SR. GARCÍA ADANERO: Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, buenas tardes. Quiero agradecer la presencia del Vicepresidente del Gobierno y del jefe de gabinete, el señor Ayerdi.

La verdad es que cuando vi la comparecencia no entendía muy bien el objeto de la misma, porque evidentemente yo creo que el señor Ayerdi ha alargado un poco más la comparecencia. Él mismo ha dicho que era una cosa que se puede limitar mucho en el tiempo porque evidentemente eran datos conocidos, que se habían dado ya, que han aparecido en medios de comunicación, etcétera. Pero ha tenido el detalle de darlos más en concreto para vestir un poco más la cuestión, porque el objetivo ha quedado claro con la intervención del señor Araiz, era el criticar los peajes en sombra. Para eso no hacía falta traer esta sentencia.



Para eso hay ocasiones múltiples. Incluso se puede hacer un debate específico sobre la cuestión – hay que decir que suele ser más operativo. Si quiere hablar de los peajes en sombra, pues hablemos.

En ese sentido, por lo menos ha reconocido algo, que las vías están en uso –cosa que no es poco– y que por otro sistema estarían sin realizarse –cosa que tampoco es poco. Con lo cual ya hemos avanzado algo. Más vale que se hicieron, porque si no en este momento aquellos que disfrutaban habitualmente de la autovía, tanto del Camino, conexión de Estella con Pamplona y también con Logroño y todos los pueblos que la atraviesan, como los que utilizan la autovía del Pirineo, sobre todo Sangüesa, etcétera, y toda esa zona, pues evidentemente seguirían yendo por aquellas carreteras. Yo creo que no habrá que recordar cuál era la situación de las mismas y sobre todo de alguna de ellas en concreto. Por eso se tomó la decisión de abordar esta vía de gran capacidad.

A partir de ahí, me alegra también que en este caso no se diga que... Como la sentencia en teoría sirve para criticar a UPN, no dirán que es una sentencia política. Las sentencias que no gustan son todas políticas. Esta supongo que no. Esta supongo que está ajustada a derecho y por lo tanto es una sentencia no política. No es poco, tampoco. Nosotros podríamos decir que esto es una sentencia política, como se aprovecha para criticarnos pues será una sentencia política. Es una sentencia ajustada a derecho.

Lo que es evidente es que el hacer el peaje en sombra es una solución política. Lo decidió el Parlamento. Fue una decisión política legítimamente tomada. Pero el contrato no es una decisión política y eso lo sabe usted. El contrato no es una decisión política. Una decisión política por ejemplo es, si se está realizando una incineradora, tomar un acuerdo de pleno y decir que ya no se seguirá haciendo y pagar el lucro cesante a las empresas. Eso sí es una decisión política si la toma un órgano colegiado en un momento dado porque políticamente se quiere ir en contra de eso. Eso sí. Pero en este caso el pliego o el contrato creo que no es una decisión política. Por lo tanto, el debate de peaje en sombra se ha planteado muchas veces y se puede volver a tener. Nosotros no tenemos problema en hacer el debate las veces que se quiera.

Como ha dicho el Consejero, hay que acatar la sentencia, como se acatan otras. Suele ser habitual que los Gobiernos hereden sentencias de los Gobiernos anteriores. A nosotros también nos ocurrió. En este caso, yo recuerdo varias, pero una muy gorda fue la universidad pública. Cuando UPN llegó al Gobierno, le cayó la sentencia de los terrenos de la universidad pública. ¿Eso quiere decir que la decisión de hacer la universidad pública era una decisión equivocada? No. Lo que fue equivocado fue valorar esos terrenos en un dinero que luego resultó que los jueces dijeron que era mucho más. ¿Quién decidió cuánto valían los terrenos? ¿El Gobierno de Navarra? Evidentemente unos estudios. Por lo tanto, a partir de ahí se pueden hacer todas las críticas que se quieran y estoy seguro de que el siguiente Gobierno que llegue, sea el que sea, recibirá herencias vía tribunales por decisiones que hayan tomado en el ámbito de sus competencias. Por lo tanto, tengo poco más que añadir y agradezco la información que nos ha trasladado el señor Vicepresidente.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor García Adanero. Continuamos con el Grupo Parlamentario de Geroa Bai. En su nombre toma la palabra el señor Eraso. Nahiduzunean.

SR. ERASO SALAZAR: Gracias, Presidente. Buenas tardes, señor Vicepresidente, señor Ayerdi. Gracias por comparecer aquí y sumarse a que nos comamos entre todos los navarros un marrón. Un marrón muy gordo, un marrón de 2 400 000 euros. Podemos decir que otro más de los que van viniendo.

Este es un tema que viene de lejos, que se ha recurrido muchas veces y que en todos los recursos se ha perdido. Esto nos tiene que llevar a pensar si las cosas se hicieron bien o no. No me refiero a la realización del contrato. El señor Vicepresidente ya ha aludido a la comparecencia que hizo el señor Zarraluqui en su día, en la que al final él calificaba que podía haber sido un error de corta y pega. Lo decía así el señor Zarraluqui. Puede ser cierto, pero la duda que siempre puede quedar es si detrás de todo esto podía haber alguna intencionalidad política. Porque al final un contrato tiene un peso jurídico. Los tribunales van a avalar siempre lo que está firmado y si resulta que hay más metros firmados de los que realmente se han hecho... pues nunca se sabe. Preferimos pensar en cualquier caso lo mismo que las palabras que dijo el señor Zarraluqui.

Yo también quería decir, no de forma tan clara y tan contundente como el señor Araiz, que el error en el tema de los peajes en sombra ha sido el haberse hecho esta infraestructura de esta manera. Los primeros tramos creo que los hizo el Gobierno de Navarra con sus fondos y fueron los últimos tramos los que se decidió hacer de esta forma. Si hubiéramos ido un poco más despacio con nuestros fondos propios, igual esto no habría tenido lugar. Por eso digo que el hacer infraestructuras grandes de esta manera con los peajes en sombra tiene un riesgo. Y ahora ya se ha visto. Esto demuestra que la infraestructura –en principio no sé si es necesaria, porque por lo menos alguna de ellas no tiene el tráfico que se esperaba– desde luego económicamente no ha sido viable.

A mí lo que me choca un poco –y no me atrevo a calificarlo– es la actitud de la concesionaria, porque al final el canon CEICS, que es canon de estado de la infraestructura y calidad del servicio, está cobrando un dinero por una infraestructura que no existe y por un servicio en unos terrenos que no presta –entiendo yo. Si está cobrando por cuarenta y seis kilómetros y son cuarenta y cinco, pues está cobrando por algo que no existe. Entonces, yo digo que no sé qué calificativo habría que ponerle a esto. No sé si a lo mejor la concesionaria se agarró a esa posibilidad como a un clavo ardiendo, porque el canon de demanda en un principio no era rentable, no le daba la rentabilidad que esperaba, y dijo: a lo mejor con esto cubro un poco y mejoro un poco los números. Yo no sé si es un motivo puramente egoísta o ha habido un tema de rentabilidad.

Sí que me gustaría que en su segunda intervención nos dijera, si tiene datos, si ha habido un incremento del tráfico en la A-21 desde su apertura a fecha de hoy. Y, por otro lado, si le consta que se ha recibido solicitud de equilibrio económico por parte de la concesionaria. Porque yo creo que ya comentó el señor Zarraluqui en aquella intervención, que en un momento determinado había habido. Entonces, me gustaría saber si consta que ha habido alguna petición. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, Eraso jauna. Continuamos con el Grupo Parlamentario de Podemos-Ahal Duhu. Toma la palabra el señor Couso. Cuando quiera.

SR. COUSO CHAMARRO: Buenas tardes a todas y a todos. Señor García Adanero, mejor si encima no llegan a estar las vías en uso. Como argumento estrella de la defensa no está nada mal. De nuevo en esta Comisión de Desarrollo Económico estamos abordando un ejemplo más de la interminable serie de despropósitos que nos ofrece la acción política de los anteriores Gobiernos de UPN.

En este caso, un ejemplo más de un enorme desajuste técnico y jurídico en el pliego de condiciones para la licitación de una obra pública de grandes dimensiones e impacto económico para Navarra y también en el contrato, en los dos. Desajustes propios de una época, la del Gobierno de UPN, caracterizada por la negligencia, a la que parece que se llegó en un momento dado producto de la creencia de que no iban a perder el poder nunca y de esa manera da la sensación de que hacían prevalecer los intereses de las grandes empresas constructoras a los intereses reales y necesidades de la ciudadanía navarra. Porque si no, no se puede explicar este tipo de operaciones, hasta el punto de que hemos llegado a pagar o estamos pagando y vamos a pagar obra que incluso no se ha hecho y cánones, como acaba de decir el portavoz anterior, de utilización de cosas que no existen.

Dirán una vez más –ya lo han dicho– que desde el actual Gobierno y los partidos que lo sustentan se recurre de forma ya manida a la herencia recibida para justificarse, pero lo cierto es que esa herencia nos persigue, porque su alto coste va a tener que ser atendido por las y los navarros al menos durante las dos próximas décadas y a un precio enorme. Cada cierto tiempo nos encontramos además con un nuevo caso como este, que nos va a incrementar el coste de nuestra deuda pública en unos 2,4 millones de euros –que no es poca cosa–, hasta el año 2039. Cuando evidentemente, como ya lo han dicho otros portavoces, las cosas se pudieron haber hecho vía presupuestaria de otra manera.

El desajuste técnico evidentemente es inexplicable. Desde que Arquímedes inventó los odómetros, hace ya muchísimo tiempo, hasta el día de hoy, la tecnología para la medición de distancias de trabajos topométricos nos ofrece todo tipo de instrumentos para medir bien las distancias: distanciómetros, teodolitos, odómetros, estaciones totales con registros digitales, planchetas, brújulas taquimétricas, sistemas de posicionamiento global vía GPS... Tenemos todo tipo de satélites, tenemos a Tracasa, tenemos todo tipo de aparatos que nos miden hasta el centímetro de cualquier distancia y desde bien lejos. Por lo tanto, no entendemos cómo aquí se elabora una medición de los cinco tramos o de los seis tramos, contando el tramo cero que es el de Noáin. Específicamente se marcan 1,170 kilómetros, 8,880, y al final después de tanta medición y de tanto estudio son 633 metros que no se hacen, pero que pagamos.

Es un poco curioso este desajuste en la parte técnica –la parte jurídica ya se ha comentado. Evidentemente, había varias cuestiones donde queda claro que la supuesta provisionalidad no era tal, y lo dice el TSJN y también lo dice el Supremo cuando desestima el recurso y nos impone las costas. La cláusula 44.2 del pliego de condiciones sobre la longitud del tronco de la autovía, objeto del cálculo del CEICS por los licitadores, será de 46,097. Luego, hay una cláusula general de prevalencia que dice que lo previsto, recogido y estipulado en el presente pliego prevalece sobre cualquier otro documento de la licitación del contrato, etcétera. Incluso

lo que se dispone para el periodo transitorio, en cuanto a los meses transcurridos desde la fecha de inicio de la fase de explotación hasta la finalización de ese año natural, también habla de que la cláusula 44.2 es la referencia. Se reitera una y otra vez que esa es la distancia que hay que pagar y el contrato dice que eso es lo que hay que pagar. Evidentemente los tribunales se ajustan a lo que hay y eso es lo que nos toca pagar –ni sentencia política ni leches.

A partir de aquí, al final nosotros vamos a tener que traer alguna moción a este Parlamento para instar al actual Gobierno de Navarra a que edite un manual con los casos prácticos que nos ha reportado la acción de gobierno de UPN, porque son un ejemplo de todo lo que no hay que hacer en política. Tal vez comercializándolo como texto o manual para estudiantes de Ciencias Políticas y Empresariales u otras carreras, podamos sacar algún dinerillo para pagar el alto coste que todos estos desastres de gestión política nos han acarreado. Y no es que sea un recurso fácil a la deuda heredada –a lo que nosotros llamamos los marrones heredados–, es que realmente es una acción política que nos va a perseguir durante muchos años. Y no se puede justificar en que otros también la han dejado, en que otros Gobiernos han dejado este tipo de deudas derivadas de sentencias, de una mala acción. Es que aquí es una detrás de otra. Recordamos la Ciudad del Transporte, la expropiación... Y recordamos otros ejemplos de cosas que no había que construir, que no había que licitar, que no había que planificar, que no sé qué y no sé cuánto.

Al final, he de decir que a nosotros también nos extraña un poco el hecho de que las empresas que han sido beneficiarias de esto no hayan hecho una renuncia a cobrar lo que no han construido. Nos parece que esa actitud éticamente es cuestionable, a pesar de los errores del anterior Gobierno. Quizás era de esperar una buena fe en esta relación que se tenía con ellas, ya que han sido además beneficiarias de una obra pública importante, que les habrá reportado muchos beneficios, pero en este mundo hoy en día estas cosas no son así. Cada uno se agarra a lo que está escrito y esto tiene un coste de 2 400 000 euros añadidos para la deuda que vamos a tener que pagar las y los navarros hasta el año 2039 en el caso de esta construcción, pero para varias décadas en el caso del conjunto de la deuda heredada. Nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Couso. Continuaremos con el Partido Socialista y tomará la palabra el señor Garmendia. Cuando quiera.

SR. GARMENDIA PÉREZ: Buenas tardes a todos. Quiero agradecer al Vicepresidente su intervención y también a quien le acompaña. Yo no sé si alguien se va a ir aquí a casa con algún dato nuevo, pero estas sesiones de trabajo, esas comparecencias, no termino de entenderlas, porque aquí todo el mundo venía con la cosa preparada, todos saben qué datos van a ver. Aquí solo hay una cosa que está clara y yo creo que no se menciona. Ha habido un error –sí, se ha dicho–, el error está en el contrato. Yo, desde luego, quiero agradecer al señor Ayerdi su tono en la intervención, porque esto es lo que tiene la gestión.

En ocasiones, en la gestión se cometen errores y esto está claro que es un error de gestión del Gobierno anterior de UPN. Entiendo que por el tono que ha tomado el Vicepresidente es un error que lo podría haber cometido él mismo, pero sí que es verdad que desmonta un poco el mito de la buena gestión de UPN. Ese sí que es un mito que se tiene que estar cayendo poco a

poco, porque al final aquí el único... Aunque muchos aprovechan que el Pisuerga pasa por Valladolid para hablar de que si la empresa concesionaria es la mala, –como ya sabemos los de Podemos–, que si el señor Ortega regala altruistamente millones de euros para poner una máquina... Nada, eso está todo mal, la empresa siempre es el mal. Y aprovechan –insisto– que el Pisuerga pasa por Valladolid para... El mal está otra vez en la empresa. ¡Qué no! Eso no es así, aquí hay un problema de gestión de UPN que –insisto– desmonta el mito de la buena gestión de UPN.

Tampoco comparto en absoluto que usted, señor Adanero, compare los errores que se han podido cometer en un lado con lo que pasó con la Universidad Pública de Navarra. Nosotros desde luego no lo compartimos y por ahí no vamos a pasar. Y poco más tenemos que decir. Tan solo que no hay caso, que aquí es verdad que se ha cometido un error y que lo vamos a pagar todos hasta el año 2039 durante 22 años. Lamentamos que haya sido así y esperemos que la próxima vez que se tome una decisión no se cometan estos errores. Y, desde luego, aceptamos lo que ha dicho la Justicia. Sin más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Garmendia. Continuamos con la Agrupación de Parlamentarios Forales del Partido Popular de Navarra. Toma la palabra la señora Beltrán. Cuando quiera.

SRA. BELTRÁN VILLALBA: Buenas tardes. Gracias, Presidente. Gracias también, Vicepresidente del Gobierno de Navarra y la persona que le acompaña. Yo, en la misma línea que el señor Garmendia, tampoco voy a extenderme ni medio segundo. Respetamos lo que ha dicho la Justicia y nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señora Beltrán. Concluiremos el turno de portavoces con la Agrupación de Parlamentarios Forales de Izquierda-Ezkerra. Señor Nuin, tiene la palabra.

SR. NUIN MORENO: Muchas gracias, señor Presidente. Por nuestra parte queremos agradecer la información y nos sumamos a la valoración política que también han hecho otros portavoces resaltando la gravedad del error. Errores a 2 418 000 euros, que no nos toquen muchos, porque como nos toquen muchos de estos... En fin. Cuando una Administración comete estos errores, luego quien lo paga es el conjunto de los ciudadanos y ciudadanas y, desde luego, es una cantidad muy significativa. Sobre todo, es un error difícil de explicar también. Es difícil de explicar que no se subsanase ese error, que la Administración no actuase con diligencia –en este caso, el Gobierno de Navarra–, como la propia sentencia le advierte, porque pudo hacerlo para corregirlo y para no estar abocada al final a esta situación.

Por lo tanto, nos parece grave políticamente, no solamente un error administrativo, un error de gestión, sino grave políticamente, y esto al margen o con independencia ya del propio sistema.

El señor Adanero nos ha querido desviar al debate sobre el sistema de peajes en sombra. Es que usted no ha dicho nada sobre si a UPN le merece o no le merece una valoración política el hecho de que hayamos cometido un error o que el Gobierno de Navarra haya cometido un error de estas características que nos vaya a costar a los navarros 2 418 000 euros. No ha dicho

nada de eso. Por lo tanto, no sé si esto le merece a UPN alguna valoración o no. Supongo que no. A UPN lo único que le merece valoración es que hay una autovía. Constatar físicamente por una visita que hay una autovía y que la volvamos a ver, nada más. No se trataba de eso, se trataba de otra cosa que ha eludido el grupo que estaba ostentando el Gobierno de Navarra en definitiva en aquel momento.

Sobre la valoración del sistema nosotros ya hemos hablado en muchas ocasiones y nos reiteramos en ello, pero no era el tema de hoy. Simplemente, lamentamos un error que tiene para nosotros una valoración política de gravedad, pues va a costar a la ciudadanía navarra esta cantidad.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Nuin. Por tanto, para el turno de réplica, vuelve a tener la palabra el señor Ayerdi. Nahi duzunean.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Voy a aportar alguna información más y a hacer alguna valoración añadida. Efectivamente quiero señalar que el valor así reconocido por la Administración de la inversión realizada en la autovía del Pirineo en territorio navarro asciende a 288 349 000 euros, de los cuales casi 97 millones (96 897 000) fueron ejecutados por la vía presupuestaria ordinaria hasta el cruce de Venta de Judas con Lumbier, y 191 452 000 corresponden a la parte desde Venta de Judas hasta la muga con Aragón. Creo que también es una situación importante porque efectivamente nos lleva a ese debate: ¿hubiéramos podido o no hubiéramos podido seguir con otro ritmo ejecutándolo por vía presupuestaria? Sobre esto puede haber mucha controversia.

Decía el señor García Adanero: Tenemos la autovía. Lo que pasa es que yo creo que conviene preguntarse a qué precio, a qué coste. Yo creo que esta es una pregunta relevante, porque cuando usted compra una casa no es lo mismo que usted pida un préstamo hipotecario al 3 o que lo pida al 8 por ciento. Lo que a usted le afectará en su mes a mes durante treinta años pagando esa casa, un préstamo al 3 por ciento no tendrá nada que ver con un préstamo pagándolo al 8 por ciento.

Yo recuerdo debates bastante encendidos en la legislatura pasada con ocasión en este caso, por ejemplo, de la zona regable de la ampliación de la primera fase. Hasta el propio señor Esparza reconocía que sí, que el coste financiero de hacerlo así superaba el 8 por ciento anual. Entonces yo creo que es verdad que la infraestructura está, con el matiz de los seiscientos y pico metros. La infraestructura está, pero yo sí que creo que es oportuna y legítima la pregunta, desde una perspectiva de valoración política, de a qué coste financiero. Además, sobre todo cuando hablamos de treinta años. Es que el coste financiero de varios puntos por encima a treinta años se ha usado muchas veces como argumento de que era la única forma posible de hacer la infraestructura en ese plazo de tiempo por los objetivos de estabilidad presupuestaria. Se ha usado ese argumento en muchas ocasiones. Era la única forma posible en la que podíamos hacer esto y que no nos computara a los efectos de estabilidad presupuestaria. En cualquier caso, la pregunta sigue siendo legítima: ¿por hacerlo tan rápido es correcto y es adecuado pagar cuatro o cinco puntos por ciento más de tipo de interés durante treinta años en inversiones tan grandes? Yo creo que ese es el debate, porque lo que sí es verdad y esa sí que es mi sensación... El coste financiero, aunque con el canon también se pague la explotación y el mantenimiento, el coste financiero –insisto– así reconocido es

claramente superior a hacerlo por vía presupuestaria en una Comunidad como la Comunidad Foral que tiene un *renting* que le permite financiarse presupuestariamente en precios mucho más bajos. Yo creo que eso es evidente y es contrastado. Es poco discutible que peaje en sombra significa encarecimiento financiero de la operación sin ninguna duda. Yo creo que esa pregunta es absolutamente legítima y creo que procede hacerse esa valoración. Sobre todo, si de cara a futuro vuelven a plantearse actuaciones de este tipo en alguna ocasión. Y con las que tenemos, yo creo que esa reflexión también conviene hacérsela por si hay fórmulas para reducir ese coste financiero. Son complicadas porque los contratos están ahí, están firmados. Hoy por hoy es muy complicado renegociar una financiación que está cerrada en unas condiciones a la baja. Es muy complicado y es conocido.

Por eso, yo creo –insisto– que la valoración es oportuna porque esos 235 000 euros que decía el señor Araiz que se convierten en ochenta millones todos los años y creciendo, pues si fueran ochenta millones a un 2 por ciento de interés anual, uno podría decir: oiga, ochenta millones se han hecho al 2 por ciento anual, pero si son al 8 por ciento anual, cuidado. Estamos hablando de que ahí hay una parte de intereses en esos ochenta que es muy importante, la parte de intereses que están en esos ochenta millones de euros. Entonces, yo sí que creo que esa reflexión necesariamente la tenemos que hacer. Además, se da la paradoja de que esta, la autovía del Pirineo, al final computó a efecto de los objetivos de deuda y de estabilidad presupuestaria, no así la del Camino. Pero esta al final sí. Se hizo con la idea de que no computara, pero terminó computando paradójicamente. Eso sí, en unos años en los que todavía la presión sobre los objetivos de estabilidad presupuestaria era liviana, era endeble. No es como la de estos años. Por tener todos toda la foto, computó, pero cuando todavía estaba rodando el sistema y no apretaba, por entendernos. Esta es la situación de esta infraestructura, no así la de la autovía del Camino que ni computó, porque se hizo anteriormente.

En cuanto a los datos que me preguntaba el señor Eraso, tengo que decirle que efectivamente aquí hubo una petición, además muy importante, de reequilibrio patrimonial por parte de la concesionaria. En este caso, el Gobierno de Navarra ganó el pleito en primera instancia en los tribunales y digamos que la pretensión de la concesionaria fue rechazada por el Tribunal Superior de Justicia de Navarra. En concreto, por sentencia del año pasado, del año 2016, –sentencia de 13 de junio de 2016–, fue rechazada la pretensión de la concesionaria de reequilibrio financiero. La concesionaria creo que ha presentado recurso también en instancia superior. Es decir, en ese caso estamos en la situación inversa. La primera instancia ha dado razón al Gobierno de Navarra y yo creo que en este caso los argumentos son sólidos. Lógicamente como Consejero del ramo lo he leído y creo que los argumentos son sólidos, pero es cierto que la concesionaria ha planteado recurso en el nivel siguiente.

Sí que es cierto –y eso tampoco hay que negarlo– que en este caso... Yo antes les he dado los datos del famoso canon del CEICS, pero si vamos al canon de demanda, que es más importante, como ustedes han visto, el CEICS a efectos de la concesionaria suma más dinero. He de decirles que en estos cinco primeros años, de 2012 a 2016, el canon de demanda que la concesionaria estimó recibir en los cinco primeros años sumaba 90 472 000 mil euros, y en estos cinco primeros años realmente ha recibido 49 749 000. Es decir, de 49 749 000 euros

reales a 90 472 000 euros previstos en la oferta. Lo digo también para que ustedes tengan la información.

Ahí saben que se ha producido por parte de la concesionaria el argumento de que esto era un corredor y que el Estado no ha construido la parte que correspondía hasta Huesca. Pero yo creo que en este caso –insisto– esta es una petición –y así lo han ratificado los tribunales– que no le compete al Gobierno de Navarra y que no le afecta. Pero respondo con eso a su pregunta.

Con lo cual usted me decía: ¿Interés egoísta o de rentabilidad de la concesionaria? Yo creo que las dos son la misma cosa. Egoísta y de rentabilidad es lo mismo, seguro que sí. Seguro que la concesionaria lógicamente como está achuchada por el canon de demanda, lógicamente ha reclamado en esta vía lo que entendía que tenía derecho reclamar y a la vista está que los tribunales –el propia Tribunal Supremo– le han dado la razón con argumentos jurídicos parece que solventes. Pero yo sí que me quedo en cualquier caso con esa valoración del sistema que creo que tenemos que hacer. Al margen de que la infraestructura esté o no esté hecha –insisto–, yo sí que creo que es importante la pregunta del coste financiero en términos de TAE, de tipo de interés anual, que tiene esta fórmula. Créanme si les digo que claramente es más alta que la financiación por vía presupuestaria. Nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, lehendakariorde jauna. Siendo esta la última intervención, daremos por concluida la sesión. No sin antes despedirnos del Consejero, el señor Ayerdi, así como de su jefe de gabinete, el señor Ayerdi Echeverri. Se levanta la sesión.

(Se levanta la sesión a las 17 horas y 26 minutos).