



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

VII Legislatura

Pamplona, 16 de octubre de 2007

NÚM. 2

COMISIÓN DE ECONOMÍA Y HACIENDA

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.^ª REYES CARMONA BLASCO

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 16 DE OCTUBRE DE 2007

ORDEN DEL DÍA

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente de la Cámara de Comptos para explicar el [informe de fiscalización](#) sobre “Gastos futuros derivados de la Autovía del Camino, las zonas regables del Canal de Navarra y el Montepío de funcionarios”.
-

SUMARIO

Comienza la sesión a las 10 horas y 4 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente de la Cámara de Comptos para explicar el informe de fiscalización sobre “Gastos futuros derivados de la Autovía del Camino, las zonas regables del Canal de Navarra y el Montepío de funcionarios”.

Para exponer el asunto objeto de la convocatoria toman la palabra los señores Lizarbe Baztán (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra) y Erro Armendáriz (A.P.F. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua) (Pág. 2).

A continuación intervienen el Presidente de la Cámara de Comptos, señor Muñoz Garde, y el Auditor de la Cámara de Comptos señor Muruzábal Lerga (Pág. 4).

En el turno de intervenciones de los grupos parlamentarios intervienen los señores Lizarbe Baztán, Erro Armendáriz, García Adanero (G.P. Unión del Pueblo Navarro), Ramirez Erro (G.P. Nafarroa Bai) y Burguete Torres (A.P.F. Convergencia de Demócratas de Navarra) (Pág. 8).

Se suspende la sesión a las 11 horas y 34 minutos.

Se reanuda la sesión a las 11 horas y 50 minutos.

Para responder a los portavoces de los grupos parlamentarios toman la palabra el Presidente, el Auditor y el Secretario General de la Cámara de Comptos, señor Ordoqui Urdaci (Pág. 17).

En un segundo turno de intervenciones toman la palabra los señores Lizarbe Baztán, Erro Armendáriz, García Adanero y Ramirez Erro, a quienes responde, conjuntamente, el Auditor de la Cámara de Comptos (Pág. 20).

Se levanta la sesión a las 12 horas y 18 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 10 HORAS Y 4 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente de la Cámara de Comptos para explicar el informe de fiscalización sobre “Gastos futuros derivados de la Autovía del Camino, las zonas regables del Canal de Navarra y el Montepío de funcionarios”.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Carmona Blasco): *Buenos días, señoras y señores. Doy la bienvenida, en primer lugar, al Presidente de la Cámara de Comptos, don Luis Muñoz, y a sus acompañantes. Vamos a abrir la sesión de esta Comisión de Economía y Hacienda con un único punto en el orden del día: Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente de la Cámara de Comptos para explicar el informe de fiscalización sobre gastos futuros derivados de la Autovía del Camino, las zonas regables del Canal de Navarra y el montepío de funcionarios. Tiene la palabra el portavoz del Partido Socialista de Navarra, señor Lizarbe. Cuando quiera.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días, señorías. Doy la bienvenida al Presidente de la Cámara de Comptos y a las personas que le acompañan. Simplemente voy a presentar la iniciativa que mi grupo realizó para conocer con más detalle el informe*

que ya tenemos por escrito, realizado por la Cámara de Comptos, respecto a los gastos futuros derivados de la Autovía del Camino, las zonas regables del Canal y el montepío de funcionarios. Un informe que trae como causa, como bien dice el mismo, la lejana fecha de 30 de enero de 2006, cuando el grupo parlamentario socialista en la pasada legislatura solicitó este informe, cuya petición tuvo a bien acordar la Junta de Portavoces y que la Cámara incluyó en su programa de trabajo para el año 2007.

Nosotros queremos conocer con más detalle las explicaciones de la Cámara de Comptos, sin perjuicio de lo que ya viene reflejado en el informe, y, en cualquier caso, agradecer de antemano el informe realizado por la Cámara, caracterizado, en mi modesta opinión, por el rigor que siempre caracteriza su actuación. Desde luego, para la acción política, para poder controlar la acción de gobierno, a veces son imprescindibles estos informes.

Ayer teníamos una pequeña reunión de trabajo para preparar esta presentación de la comparecencia y decíamos: bueno, ¿de dónde viene esto?, ¿por qué estamos hablando ahora de esto? Bueno, pues esto viene porque se pidió un informe antes del 30 de enero del año 2006, porque, si no, aquí no nos hubiésemos enterado, señor Presidente de la Cámara de Comptos, de qué pasaba con la financiación del peaje en la sombra de la Autovía del Camino, ni con las repercusiones financieras

del montepío de los funcionarios ni con las repercusiones financieras de las zonas regables del Canal de Navarra. Es decir, hoy sabemos, gracias al informe de la Cámara, cuánto debemos de verdad en la Comunidad Foral, cuánto debemos por deuda pública, que eso siempre ha sido público, y lo dijo el señor Vicepresidente económico del Gobierno en su última comparecencia, y sabemos también cuánto debemos en total; para que se nos entienda, haremos la cuenta de la vieja, ya sabíamos cuánto debemos por deuda pública y ahora sabemos cuánto debemos por la autovía de Logroño, cuánto debemos por el montepío de los funcionarios y cuánto debemos por las zonas regables del Canal de Navarra, en lo que son esos compromisos financieros a cien años, a veinticinco años y a treinta años. Por fin sabemos la cantidad de lo que debemos.

Es verdad que las Administraciones Públicas siempre hacen las cosas con el dinero de los ciudadanos, en esta ocasión con el dinero de los ciudadanos que ahora somos contribuyentes y con los que van y vamos a contribuir en los próximos años que establecen los diferentes plazos. Por lo tanto, a mí me parece que si algo arroja este informe es transparencia para que se pueda valorar claramente cuál es el modelo y la forma de actuación de determinadas actuaciones públicas del Ejecutivo de UPN y de CDN.

En cualquier caso, agradecemos el informe por esa transparencia, agradecemos el informe también porque realmente hay determinadas formas de actuar, sin perjuicio del buen fin de las operaciones, porque es evidente que había que hacer la autovía a Logroño, es evidente que hay que hacer el Canal y las zonas regables, es evidente que había que darle una salida al tema de las clases pasivas de los funcionarios públicos, esto es evidente, pero las cosas se pueden hacer de una manera o de otra, y aquí, desde luego, tal y como se han hecho las cosas, se ve que hay una serie de aspectos más que cuestionables, no solamente por las repercusiones financieras que van a tener, no solamente por las modificaciones que se hacen del contrato, por ejemplo, en el caso de la autovía antes incluso de ponerse en servicio la misma, sino también porque esa forma de actuar denota algo que no está en el informe, en nuestra opinión, y es que se achica el espacio democrático de la Comunidad, porque aquí se han decidido cosas que este Parlamento ignoraba, por ejemplo, ignorábamos en este Parlamento las cantidades que se van a pagar de más en el sistema de peaje en la sombra, no lo sabíamos. ¿Quién ha decidido eso? Pues es evidente que lo han decidido los representantes ciudadanos que eligió este Parlamento, no los representantes ciudadanos que eligieron los ciudadanos.

Por lo tanto, aquí no solamente estamos ante una cuestión económica, sino ante una cuestión política de primera magnitud que, repito, al grupo parlamentario socialista le preocupa muchísimo, porque sin perjuicio de que haya que ir considerando otros sistemas de financiación, como el sistema de financiación extrapresupuestaria, tiene que hacerse siempre sabiendo cuánto nos va a costar exactamente, y hoy ya empezamos a saber cuánto, sin perjuicio de que hubiera que hacerlo. Por lo tanto, pedimos más transparencia, más claridad y que todo lo que se decida en la Comunidad Foral, como dijimos aquí cuando compareció el señor Miranda, se decida aquí, en el Parlamento, porque de esa forma lo sabremos no solo nosotros, sino sobre todo los ciudadanos navarros, que son los que con sus impuestos pagan todas nuestras actuaciones, las del Parlamento y las del Gobierno.

Y sin más, espero sus explicaciones agradeciendo previamente el contenido del informe. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Carmona Blasco): *Muchas gracias, señor Lizarbe. Señor Erro, tiene usted la palabra.*

SR. ERRO ARMENDÁRIZ: *Egun on. Buenos días. Saludo a los trabajadores del Parlamento, a los trabajadores de los medios de comunicación, por supuesto, agradezco la presencia del Presidente de la Cámara de Comptos y de los asesores que le acompañan y saludo también al resto de miembros del Parlamento.*

Realmente, me sumo a la valoración que el portavoz socialista hacía sobre lo que supone de clarificación, de colocar negro sobre blanco, en cuanto a los tres asuntos que nos ocupan en este informe. Y por parte de Izquierda Unida quiero señalar que en el fondo del propio informe también está un debate que creemos que queda pendiente en esta Comunidad, y es la utilización por la Administración Pública del recurso del peaje en la sombra. Creo que este informe ahonda y da argumentos por lo menos para que Izquierda Unida ponga en cuestión este sistema de financiación extrapresupuestaria que creemos que tiene déficits importantes. Tal y como señala, esta era la primera prueba de fuego a la que se enfrentaba y, evidentemente, ha generado una serie de problemas de incumplimiento de la Ley de Contratos.

Por lo tanto, si al elemento de financiación extrapresupuestaria le añadimos ese incumplimiento de la Ley de Contratos que establece el propio informe, nos encontramos ante una gestión basada en un grado de opacidad preocupante que creemos que debe ser esclarecido, sobre todo para futuras actuaciones.

Y, en segundo lugar, también me gustaría conocer, más allá de lo que dice el propio informe, la opinión de la Cámara de Comptos sobre el sistema

de financiación, es decir, en razón del interés público, en razón de la máxima eficiencia de los recursos públicos, cuál es la opinión que tienen ustedes del sistema de financiación que se realiza sobre un coste inicial de 371 millones en cuanto a la Autovía del Camino, y que se van a tener que abonar por las arcas públicas 1.157 millones de euros. Evidentemente, hay un incremento muy notable de esas asignaciones y nos gustaría saber si les parece que está dentro de los parámetros de mercado de cualquier préstamo que se pueda hoy articular o si tienen algún elemento que añadir a lo señalado en el informe.

Por mi parte, nada más. Espero las explicaciones.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Carmona Blasco): *Muchas gracias, señor Erro. Señor Muñoz, tiene la palabra.*

SR. PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE COMPTOS (Sr. Muñoz Garde): *Buenos días. Egun on. Luego contestaremos a la pregunta del señor Erro, pero en principio les resumiré las principales cuestiones que se plantean en el informe sobre los gastos futuros derivados de la Autovía del Camino, las zonas regables del Canal de Navarra y el montepío de los funcionarios, un informe realizado a petición del Grupo Parlamentario Socialistas del Parlamento de Navarra y que comienza con una introducción sobre las dos infraestructuras citadas, realizadas ambas por el sistema de peaje en sombra, y la situación del montepío de funcionarios.*

Respecto al montepío, saben ustedes que hasta 1992 tanto los funcionarios de la Administración foral como los del sector local contaban con este sistema propio de protección. A partir de ese año, y de 1994 en el caso de los Ayuntamientos, los funcionarios navarros se incorporaron al sistema general de la Seguridad Social. Estamos hablando, por tanto, de un sistema en vías de extinción, aunque sus consecuencias económicas tendrán un largo recorrido de más de cien años.

La Cámara de Comptos ya elaboró un informe de asesoramiento para este Parlamento antes de la aprobación de la ley de 2003, que regula los derechos pasivos de los funcionarios de montepíos. De los datos existentes hacemos una valoración y ciframos el gasto derivado de los montepíos en unos 4.300 millones. Esta cifra hay que tomarla como un cálculo aproximado, puesto que existen muchas hipótesis y variables que la condicionan, como la edad de jubilación o de fallecimiento de los funcionarios.

En el anexo 1 del informe –página 31– ofrecemos la cifra que se calcula pagar desde 2007 hasta 2122. Como verán en dicha tabla, el gasto es creciente hasta el año 2032, ejercicio en el que alcan-

zaría los 110 millones. A partir de entonces, irá disminuyendo progresivamente hasta desaparecer.

En cuanto a la Autovía del Camino, lo primero que hay que recordar es que se trata de la primera infraestructura realizada con el sistema de concesión denominado peaje en la sombra. Este es un sistema que se ha desarrollado en Europa en los últimos años por las limitaciones impuestas a las Administraciones a la hora de endeudarse. Con este sistema, la Administración encarga a una empresa la construcción y mantenimiento de una infraestructura y no realiza desembolso alguno hasta su puesta en funcionamiento. A partir del momento en que la obra entra en servicio, la Administración paga un canon por su uso, registrado como gasto en los presupuestos de cada ejercicio. Lógicamente, a través de ese canon la empresa busca recuperar el coste de la obra, su financiación y mantenimiento, además de conseguir el beneficio empresarial.

Como les decía, este es el sistema elegido para la Autovía del Camino y plasmado en la correspondiente ley foral, aprobada por este Legislativo en octubre de 2001.

A la licitación de esta concesión concurren dos ofertas, una de las cuales fue rechazada por superar las tarifas del pliego. La empresa adjudicataria fue un grupo en el que participan la Corporación Caja Navarra, la empresa FCC, SA y NEC, SA, formada esta última por varias empresas locales de la construcción.

El contrato se formalizó en septiembre de 2002 y fijó el importe de la obra en 300 millones y un plazo de concesión variable, de entre quince y treinta años.

El contrato había previsto que la autovía estuviera en servicio en abril de este año. El ritmo de las obras, sin embargo, fue mejor que el previsto y los trabajos concluyeron a finales de 2006.

La previsión de pagos establecida en 2002 por el Gobierno de Navarra era de 516 millones de euros constantes a pagar entre 2007 y 2032, equivalentes a 894 millones en euros corrientes. Como señalaba anteriormente, este importe corresponde a los pagos por la construcción, mantenimiento, financiación y beneficio de la empresa.

Hablamos de una previsión, ya que los gastos futuros de esta adjudicación están condicionados por varios aspectos: el importe final reconocido de la obra, la variación en las tasas de interés de la financiación, la evolución del IPC, la variación en el tráfico de la autovía y el plazo de la concesión, que oscila entre quince y treinta años y finalizará cuando se amorticen los préstamos que la empresa solicitó para hacer la obra.

En el informe analizamos las dos modificaciones que el Gobierno de Navarra aprobó en el transcurso de la ejecución de las obras, ambas a instancias de la empresa concesionaria. Se trata de la revisión de precios –por un importe de 35 millones– y la compensación por el adelanto de la puesta en servicio de la obra, cifrada en 20 millones. Cifras estas que no es que se le paguen ahora a la empresa, sino que repercuten en el canon que el Gobierno de Navarra paga a la adjudicataria en una cuantía aproximada de 112 millones de euros corrientes durante veinticinco años, lo que supone incrementar la licitación en un 10,7 por ciento.

La Cámara de Comptos muestra su desacuerdo con estas dos modificaciones. En el caso de la revisión oficial de precios, porque su cómputo a efectos de fijar el canon estaba expresamente excluido en el pliego. Dicho pliego ya había previsto una estimación de revisión de precios en el plan financiero que acompaña a la oferta, y también fijaba la actualización de las tarifas con el IPC nacional interanual aplicado desde la firma del contrato, en septiembre de 2002. Por eso decimos en el informe que reconocer, a instancias del concesionario, la revisión oficial de precios supone computar de nuevo este concepto y, por lo tanto, incrementar su efecto en las tarifas.

También cuestionamos la compensación de 20 millones por haber adelantado el final de la obra porque no estaba contemplado en el pliego que regulaba esta contratación y, por tanto, supone incluir un concepto de indemnización no previsto. Adelantar la fecha de puesta en servicio de la obra sí tenía una consecuencia prevista en el pliego: que la empresa comenzaría a cobrar el canon a principios del mes siguiente.

Por lo tanto, creemos que habría que haber cumplido el pliego, iniciando el pago del canon tras la finalización de las obras. Y en el caso de reconocer un mayor gasto, sería más justificable que el Gobierno de Navarra hubiera reconocido los gastos que el adelanto de la obra hubiera podido originar, porque la justificación presentada por la empresa es una estimación, no un estudio detallado del aumento del coste.

Al hablar de la repercusión de las modificaciones de la obra, señalamos que el importe de adjudicación inicial fue 300 millones y con las modificaciones sumó 350 millones, un 16 por ciento más de lo adjudicado. Si a esto le añadimos la revisión de precios, la cifra final sería 386 millones, lo que supone una modificación del 28 por ciento respecto al importe adjudicado. Estas modificaciones incrementan el canon en un 40 por ciento, al aumentarlo de 516 a 723 millones.

Dada la complejidad de este asunto y la trascendencia que ha tenido, el auditor responsable

del informe les ofrecerá después de mi intervención una explicación complementaria y algo más exhaustiva de estos datos a través de unos cuadros que también les vamos a repartir.

Por último, les resumiré la previsión de gasto respecto a la otra infraestructura adjudicada mediante el sistema de peaje en la sobra. Se trata de las infraestructuras de las zonas regables del Canal de Navarra. Como saben ustedes, está previsto regar 53.000 hectáreas en varias fases y el proyecto se realiza a través de una concesión fija a treinta años, siendo los cinco primeros los previstos para realizar las obras de infraestructuras.

En total son 177 kilómetros de zona regable, desde Valdizarbe hasta Ablitas, dividida en dos fases: la primera hasta el río Aragón y la segunda desde allí hasta Ablitas. En la actualidad se ha iniciado la primera fase, con un total de 23.600.

En el informe señalábamos que el contrato se firmó en septiembre de 2006 y que la adjudicataria fue una empresa participada por Acciona, sociedad anónima, la Corporación CAN y seis empresas del sector de la construcción

El Gobierno de Navarra estableció un importe máximo de 726 millones que la oferta ganadora redujo hasta 459, lo que supone una baja del 37 por ciento. La inversión de 170 millones que contemplaba el pliego también se redujo en la oferta hasta los 144 millones.

Esta concesión se diferencia de la anterior no solo por el hecho de tener un plazo fijo, también porque el canon no depende únicamente de la utilización sino también de la calidad de los servicios prestados. Ambos conceptos se valoran en una misma proporción del 50 por ciento.

Después de comentar brevemente los tres compromisos de gasto analizados en el informe, les resumiré las principales conclusiones. La primera es que no es posible señalar una cifra con el importe exacto de los gastos futuros como consecuencia de los dos contratos citados y el montepío. En el caso de la autovía, porque no se han aprobado los precios finales y el gasto total está sujeto a diferentes variables; en el caso de las obras de los riegos, están en su primer año de construcción y no se conoce el importe de la obra ni el consumo de agua futura, lo que también impide calcular los compromisos de gasto futuros.

De todos modos, y sin olvidar las limitaciones señaladas, estimamos que los gastos futuros del Montepío del Gobierno de Navarra pueden suponer unos 4.300 millones de euros corrientes en un plazo de cien años. Calculamos que la Autovía del Camino generará un gasto de 1.157 millones en veinticinco años y las infraestructuras de las zonas regables del Canal de Navarra 460 millones en treinta años.

El efecto de las dos concesiones de peaje en la sombra sobre los presupuestos de Navarra se estima en el 15 por ciento de los gastos en bienes corrientes y servicios. Este porcentaje, aplicado a los presupuestos de 2006, supone cincuenta millones de euros.

El informe incluye algunas recomendaciones, entre las que figura la de analizar los efectos de las modificaciones citadas en el caso de la Autovía del Camino, es decir, la revisión de precios y la indemnización por el adelanto en la puesta en servicio de la infraestructura. Y, analizadas estas cuestiones, la Administración deberá tomar las medidas pertinentes.

Desde luego, de cara a futuras licitaciones consideramos que los pliegos deben contemplar expresamente las posibles indemnizaciones de este tipo. También recomendamos que, antes de aprobar cualquier acuerdo que modifique las condiciones de los contratos, se realicen estudios económicos al respecto. Esta exigencia es especialmente necesaria en casos como el de la Autovía del Camino, por dos razones: por un lado, porque se trata de un sistema nuevo, sobre el que no hay experiencias previas; y, por otro, porque las modificaciones tienen una gran trascendencia económica.

Naturalmente, la Cámara de Comptos no debe cuestionar la oportunidad de utilizar el sistema denominado peaje en la sombra, decisión que corresponde a los responsables de las Administraciones. No obstante, el informe insiste en que se analicen en profundidad las consecuencias económicas de este tipo de concesiones que, aunque no de derecho, de hecho sí son gastos plurianuales.

Este es el resumen sobre el informe motivo de la comparecencia. A continuación, y con el permiso de la señora Presidenta, el auditor responsable de la elaboración del informe les ofrecerá una información complementaria sobre la repercusión de las modificaciones aprobadas en la obra de la Autovía del Camino.

SR. AUDITOR DE LA CÁMARA DE COMP-TOS (Sr. Muruzábal Lerga): *Buenos días. Egun on guztioi. Como decía el Presidente, vamos a ampliar un poco los datos y los cuadros que ya les han facilitado sobre el tema de la autovía. Antes de entrar en los cuadros, que son duros y difíciles de entender, vamos a hacer un breve comentario que nos interesa resaltar.*

Primero, he de decir que las características del peaje en la sombra y las variables que inciden en la autovía no permiten establecer una cifra exacta, es decir, que todo lo que estamos haciendo son estimaciones. La realidad dirá que el efecto real del tráfico, el efecto de los IPC y demás hará un gasto, el que sea, definitivo, que se sabrá cada año. Todo lo demás son estudios estimativos.

Otro aspecto que nos interesaba dejar muy claro es que no se trata de un contrato de obra, que a veces se confunden las cosas, porque es lo que tradicionalmente se ha hecho. Estamos hablando de un contrato de concesión, en el que se incluye la redacción de los proyectos, la obra, el mantenimiento y la explotación —es más que una obra—, que no se paga al terminar la obra, sino que se paga mediante el canon durante veinte o treinta años después de la concesión, en este caso, un período variable. Por lo tanto, no es estrictamente un contrato de obra.

Lo que hemos hecho nosotros, lógicamente, en un contrato de esta complejidad es alterar algunas variables manteniendo otras fijas para hacer los cálculos, de manera que los resultados sean comparables. Se trata de un contrato de concesión con un pliego realmente complejo. En la teoría de contratos de concesión de peaje en la sombra se suele hablar del costo que suele tener la elaboración de los pliegos, son pliegos realmente difíciles, y aun con los cuadros que hemos preparado, como supongo que no quedarán claros, porque mi intervención no va a ser tan clara como para que todo quede con luz y taquígrafos, pues les ruego que pregunten las dudas que queden al final para compensar los defectos de la exposición.

Aspectos que a nuestro modo de ver son importantes en una concesión de este tipo. En primer lugar, y lógicamente, la inversión a realizar, es decir, todo el montaje del canon y de las tarifas incide principalmente, como primer aspecto, en la inversión a realizar. ¿Cómo se financia esta inversión por la empresa constructora, por la empresa adjudicataria? El pliego señala que tiene que tener una aportación mínima de capital y normalmente el resto va con préstamos. La amortización de esos préstamos por la empresa adjudicataria también va a incidir en todo lo que es el conjunto. El costo que tenga el mantenimiento también va a incidir; el período de concesión, lógicamente, y, por supuesto, la evolución tanto de los tipos de interés, que hará pagar a la concesionaria un importe u otro en función de la financiación que tenga, como del índice de precios al consumo, IPC, que nos hará incrementar todos los años las tarifas a abonar. Todo este conjunto es lo que hay que tener en cuenta cuando se habla de los millones a pagar o a no pagar.

Al hacer esta presentación, en los cuadros que tienen hemos visto todo el conjunto desde tres puntos de vista. Por una parte, la evolución de la inversión, es decir, qué es lo que se está invirtiendo; cuánto cuesta la obra, por decirlo en palabras claras; por otra parte, los efectos que todo esto va a tener en las tarifas a pagar; y, como consecuencia de la modificación que hay en las tarifas y del tráfico previsto y la estimación de los IPC, el efecto

final en el canon. Son tres formas de subdividir toda la operación: inversión, tarifas y canon a pagar.

Por último, como advertencia, quería señalar que pueden observar alguna pequeña diferencia entre los datos de los cuadros y algunos de los del informe, que se deben a la forma de redondear. Según hayamos tomado cifras exactas o las hayamos tomado en millones de euros, puede haber pequeñas diferencias. Lo advierto para que se sepa desde el principio.

En primer lugar, en este cuadro tenemos lo que sería la obra, la inversión en la autovía. No sé si se ve bien, porque estos cuadros tienen muchos números y desde atrás se verá más justo. En la columna que ponemos licitación están los importes sobre los que se hacen todos los cálculos cuando se saca a adjudicación el contrato, sobre los que se inicia la adjudicación del contrato. El presupuesto que se había calculado para las obras era 279 millones más una partida a tanto alzado, que era fija para expropiaciones, de 21 millones, lo cual hacía un total de 300 millones. Más luego lo previsto para la conservación, que eran 73 millones. En total, 373 millones. Si nos fijamos en lo que es la obra estrictamente estaríamos en los 300 millones de euros, es decir, 50.000 millones de pesetas. Eso era lo que se había previsto al iniciarla.

Esta obra sufre determinadas modificaciones a lo largo de su ejecución. El pliego dice que el riesgo lo tendrá la empresa adjudicataria, pero que hay modificaciones que pueden ser autorizadas por el Gobierno de Navarra. Esas modificaciones autorizadas por el Gobierno de Navarra es lo que aparece en la segunda columna de modificaciones. Esas modificaciones son: una primera en la obra, puesto que cuando se hacen los primeros cálculos, cuando se da la cifra de 300 millones todavía hay proyectos –la obra tiene cinco fases– que están sin cerrar, el proyecto definitivo es el que aprueba el Gobierno de Navarra. Esa fase de aprobación de los proyectos definitivos eleva la obra inicial de los 279 millones a los 302. Lo hemos incluido como modificaciones, aunque en realidad sería un ajuste de los proyectos iniciales, es decir, se hicieron los cálculos sobre 279 millones, pero al hacer los proyectos estos quedaron fijados en 302 millones, más los 21, que harán los 323. Se produce una modificación de 7 millones de euros, que correspondería a una mayor obra realizada, una ampliación de la obra, que acepta el Gobierno de Navarra, por lo tanto, es una modificación, y luego se produce otra modificación por la aceleración de la obra, por el adelanto de la puesta en servicio, y se reconocen los 19,9 millones. Esas son las modificaciones aprobadas en obra, que sumarían los 350 millones.

En el caso de la conservación, disminuye el cálculo que se hace de conservación normal –en la

previsión inicial se hablaba de 73 millones y se rebaja hasta 57– y se introduce una nueva modificación, que son los 41 millones, porque determinados mantenimientos que al principio no estaba previsto que los hiciera la empresa adjudicataria, se decide que los haga la empresa adjudicataria. Simplemente, al entender que una parte del mantenimiento lo hacía la empresa adjudicataria, se considera que haga también mantenimientos que no iba a hacer y se valoran en 41 millones. Esto serían las modificaciones que se aprueban.

En la columna siguiente está el porcentaje que supone la columna C sobre la B, es decir, lo que supone de incremento cada caso.

La siguiente, la de definitivo, sería lo que ya se ha ejecutado. La única diferencia con lo anterior es que la obra de 7 millones queda, al ejecutarla, en 6,9 y aquí incluimos la revisión de precios. La hemos incluido aquí porque en las obras normales, cuando se habla de desviación en la obra, nunca se incluye la revisión de precios, es decir, cuando se hace una obra, un contrato de obra, lo que se considera desviación nunca incluye las revisiones de precios; la revisión de precios es algo que se pagaba siempre por encima en función de que legalmente estaba así establecido.

En este caso, la revisión de precios, que supone 35, eleva el total de la inversión hasta los 386 millones, y si se tiene en cuenta el mantenimiento hasta los 484. La siguiente columna es el mantenimiento.

La incidencia que tiene la revisión de precios es que en el pliego se dice que todas estas modificaciones, es decir, al final, este salto desde los 300 millones hasta los 386, son las modificaciones que a efectos de la tarifa y del canon se van a tener en cuenta para incrementar la tarifa inicial. Con lo cual hay un incremento inicial por efecto de la aprobación de los proyectos, que es del 8 por ciento en lo que es proyecto y del 7,89 en el total, un incremento de un 16 por ciento si se tiene en cuenta el costo con las modificaciones y del 28 por ciento si se tienen en cuenta también las revisiones de precios. Esto sería lo que afecta a las inversiones.

Si lo analizamos desde las tarifas, esto ya empieza a ser un poco más complejo. Estos primeros datos de aquí son la tarifa inicial. La tarifa se considera por vehículo, kilómetro y año. Es decir, ese 0,0655 euros sería por vehículo, kilómetro y año para vehículos ligeros o para vehículos pesados. Esa sería la tarifa que se hace en el proyecto inicial, es decir, partiendo de aquellos 300 millones iniciales. Esa tarifa, a partir de finales de 2002, se incrementa todos los años con el IPC. Si esa tarifa, en el año 2007, cuando se empieza a pagar el canon, se hubiera incrementado con los IPC simplemente, esto hubiera sido el incremento y hubiera pasado a estos dos importes, al 0,747 o

al 0,1008. Esa hubiera sido la tarifa inicial simplemente por el efecto del IPC.

En este otro hemos distribuido esas inversiones, hemos pasado de los 300 a los 386 millones, que es lo que hemos visto antes, y vemos que ese incremento del 28 por ciento, al hacer referencia según el pliego, lo que se lleva a tarifa es el 70 por ciento del incremento, porque se considera que con la tarifa estamos pagando tanto inversión como mantenimiento, diríamos que es la parte que se ha considerado que corresponde a la inversión. Entonces, se incrementarán las tarifas no en el 28 por ciento que se ha incrementado la obra, sino en el 20 por ciento, que son estos desgloses de aquí. Estos porcentajes que aparecen aquí es lo que corresponde a cada uno de estos conceptos.

La tarifa inicial más sus incrementos da la tarifa corregida. Si a esta tarifa corregida le añadimos el IPC nos daría la nueva tarifa de 0,898, es decir, que el efecto de los incrementos autorizados por el Gobierno de Navarra sería del 0,747, que hubiera sido la tarifa inicial más el IPC, al 0,898, que es la tarifa inicial más las modificaciones más el IPC. Si a eso le añadimos los mantenimientos extras que no estaban previstos al principio, nos da la tarifa definitiva de 0,09.

Esta diferencia entre 0,065 y 0,09 se explica en estos porcentajes. El incremento de la tarifa del año 2002 a la tarifa definitiva del año 2007, incluyendo lo que ha incrementado el IPC y lo que hemos autorizado como más obra, se justifica en estos porcentajes: el 12 por ciento se debe a los proyectos definitivos, al incremento por los proyectos definitivos; el 3 por ciento a las obras complementarias; el 18 por ciento a la revisión de precios; el 10 por ciento al incremento por la aceleración en la puesta en servicio; el 16 por ciento al mantenimiento extra que se incluyó; y el 39,49 por ciento a los IPC. Esto sería el efecto que tiene toda la operación en las tarifas.

Por último, nos quedaría ver cómo influye en el canon. Para hablar del canon hay que situarse en la incidencia que tiene. Primero hemos señalado, ahí están, el número de vehículos que se considera de acuerdo a las condiciones con las que se han hecho los cálculos. Según la licitación se había tomado una opción en la que había menos vehículos que iban a pasar por la autovía, que eran estos, en total, los 6.000 millones de vehículos. Cuando se ve la evolución, cuando se hacen las modificaciones se considera que va a haber más vehículos, que va a haber posibilidad de que haya más vehículos y se hacen unos cálculos con 7.000 millones de vehículos. Eso hace que al principio los planes estaban establecidos para trabajar a treinta años, y a partir de este momento se hacen cálculos sobre veinticinco años, es decir, cualquier

modificación de cualquiera de las variables nos altera todo el conjunto de las operaciones.

El canon previsto con la tarifa inicial del año 2002 y con este número de vehículos, dividido entre lo que era la construcción, lo que se pagaba por construcción y lo que se pagaba por mantenimiento ascendía a los 516 millones de euros a lo largo de treinta años. Con las primeras modificaciones que hemos calculado antes, es decir, todas las modificaciones excepto la revisión de precios, ascendía a 619 millones, es decir, había un incremento del 19 por ciento, e incluido el definitivo, la revisión de precios también, asciende a 723 millones. Esto supone un incremento del 40 por ciento en euros constantes, que si lo hacemos en euros corrientes serán los 1.157 millones que hemos citado en el informe.

Este incremento del 40 por ciento, que es la consecuencia de toda esa alteración de las tarifas que hemos explicado antes teniendo en cuenta los vehículos, se distribuye de esta forma. El efecto que tiene en este 40 por ciento de incremento el tráfico y los años sería el 9,9 por ciento. El efecto del proyecto definitivo, ese incremento de los 300 a los 323 millones, es el 6,1. Las obras complementarias que se aceptan, el 1,8. El importe de la aceleración en la puesta en servicio, el 5,1. La revisión de precios, el 9; y el mantenimiento extra, el 8, que hacen ese 40 por ciento de incremento.

Esto es un mayor desglose que no sé realmente si habrá servido para aclarar o para confundir un poco más, probablemente esto último, porque la operación es compleja y difícil.

Para terminar, simplemente quería resaltar que todo este conjunto de datos presenta puntos de vista diferentes y que, según cuál de ellos se adopta, los resultados, lógicamente, también van a ser diferentes. Por eso entendemos que es importante no perder el sentido global del contrato, que no es un contrato de obra sino un contrato de concesión y que se financia a través de un mecanismo complejo como es el peaje en la sombra.

Y si he servido para aclarar algo en vez de para confundir me quedaré realmente satisfecho. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Carmona Blasco): Muchas gracias, señor Muruzábal. A continuación tiene la palabra el portavoz del Partido Socialista de Navarra, señor Lizarbe.

SR. LIZARBE BAZTÁN: Gracias, señora Presidenta. Señor Muruzábal y señor Presidente de la Cámara de Comptos, la información, como ya vaticinábamos por el contenido documental que tenemos, que, evidentemente, es muy interesante, lo ha sido, si cabe, más, en cuanto que creo que a pesar de la dureza de los gráficos con bastante claridad los entendemos hasta los que somos de

letras, y creo que eso siempre es importante, en fin, no creo que los que son de letras y estén apoyando al Gobierno consideren que es importante, porque aquí han quedado meridianamente claras muchas cosas.

Voy a hacer una exposición muy breve en la que habrá, lógicamente, alguna petición de aclaración adicional. En primer lugar, creo que si algo hay clave para entender todo este asunto, repito una vez más, antes de que los portavoces del CDN y de UPN empiecen otra vez a decir que estamos diciendo esto porque no queríamos hacer esta autovía... No, nosotros queríamos hacer esta autovía, fuimos los primeros en llevarla en el programa electoral, ustedes, al ver que la llevábamos, acabaron poniéndola en el suyo, y se utilizó aquí un nuevo sistema de financiación extrapresupuestaria que, como bien ha dicho el Presidente de la Cámara de Comptos, es un sistema de endeudamiento público permitido por el escenario de convergencia de la Unión Europea. No hay ninguna otra cosa, no tiene ninguna otra virtualidad, más allá de que no computa como deuda, se hace a largo plazo, parece que no se está pagando pero se está pagando lo mismo y cuatro veces más, porque al final se trata de multiplicar prácticamente por cuatro, como aquí se ha demostrado.

Por lo tanto, que no se entienda en ningún caso la crítica que hacemos a la gestión que se ha realizado como una crítica a la autovía ni a su sistema de financiación, que una vez decidido por el Parlamento es el sistema que, evidentemente, todos tenemos para financiar esta autovía y quién sabe, si se hacen las cosas bien y no como se han hecho aquí, si para otras obras también.

Primera cuestión clave. Creo que no es tan importante en cuánto se ha incrementado el precio de la obra como en cuánto se ha incrementado el canon que vamos a pagar. Ahí está la cuestión, porque el otro día en el Pleno de la Cámara el señor Miranda, muy vehementemente, aunque con una intervención absolutamente equivocada e injusta, vino a decir que esto se ha incrementado en un 8,49 por ciento. Y, efectivamente, así es. La obra se ha incrementado en un 8,49 por ciento, y a unos les parecerá poco y a otros mucho, está por debajo del 10 por ciento, por lo tanto, se podría entender que es razonable, vamos a dejarlo así, hay dudas, pero vamos a dejarlo así. Aquí lo grave no es eso, lo grave es cuánto se ha incrementado el canon, y el canon, señorías, se ha incrementado el 40,29 por ciento, producto de muchas circunstancias, muchas de ellas absolutamente cuestionables, como la revisión de precios y como el adelanto. Hay más temas, pero menciono estos por centrarnos en lo más importante.

La obra, por lo tanto, solo aumenta un 7,8, en total, un 8,40, pero lo que aumenta el canon, la

cantidad que vamos a pagar durante este largo periodo de tiempo, es exactamente un 40,29 por ciento, o más, según cómo vayan las cosas, porque, evidentemente, dada la complejidad del instrumento utilizado, todavía no se puede conocer con exactitud. Por lo tanto, a mí me parece que esta es una cuestión que hace que el Gobierno de Navarra, el Ejecutivo de UPN y CDN, tenga que replantearse la explicación que está dando. Es decir, si esto es así, dígame, explíquese y convénzase al conjunto de la ciudadanía de que era necesario incrementar un 40,29 por ciento en teoría y que nosotros sepamos exclusivamente para que algo que iba a entrar en funcionamiento el 30 de abril del año 2007 entrase en funcionamiento el 30 de septiembre de 2006. Pagar por siete meses el 40 por ciento más en veinticinco años es algo que es difícil de comprender.

Segunda cuestión que nos parece también importante. Vamos a ver, estamos, como bien se ha matizado por los comparecientes, no ante un contrato de obra, sino ante un contrato de concesión, que es sustancialmente distinto respecto a las consecuencias de interpretación y a las diferentes cuestiones que se puedan plantear al respecto.

Evidentemente, como estamos ante un contrato de concesión y no ante un contrato de obra, nos parece que el método utilizado para la revisión de precios es cuando menos cuestionable, porque se revisan los precios, al parecer, porque la empresa concesionaria reclama al Gobierno de Navarra que se revisen los precios, y el Gobierno de Navarra, que es juez y parte, autoriza la revisión de los precios. ¿Y por qué hay que autorizar la revisión de los precios? Aquí solamente había que hacer una cosa: a ver, usted, ¿cuándo termina la obra? Mire, la hemos hecho muy rápidamente. Incluso el Presidente ha utilizado una expresión que yo creo que es acertada, dice el Presidente de la Cámara de Comptos: el ritmo de las obras fue mejor y se concluyó siete meses antes. Esa es la realidad. Bueno, pues si es así, mejor para todos, mejor para los conductores y para los viajeros y para las zonas afectadas y mejor para el concesionario, que en vez de empezar a cobrar el 1 de abril de 2007 podía haber empezado a cobrar el 30 de septiembre de 2006. Mejor para todos. Que empiece a cobrar y luego que nos diga cuánto más le ha costado acabar la obra siete meses antes, porque, en fin, ya sabemos que todo es complejo en la organización de unas obras de estas características, pero, en cualquier caso, nos preguntamos si acaso las empresas subcontratistas que trabajaban para el contratista o para el subcontratista del subcontratista de la contratista de la contratista cuando terminaron su trabajo se quedaron con los brazos cruzados o se fueron a otras obras a seguir trabajando. ¿Cuánto ha perdido la concesionaria y otras empresas o compañí-

as que trabajaban para ella porque terminaron su trabajo siete meses antes? Todas las subcontratistas cobraron lo mismo, no cobraron menos por trabajar más rápido y por terminar antes. Y además a continuación no se quedaron parados, se fueron a otros sitios a seguir trabajando, y la concesionaria principal podía haber empezado a cobrar tranquilamente el día 1 de octubre de 2006. Es más, yo me pregunto, y pregunto a la Cámara de Comptos: ¿requirió el Gobierno de Navarra a la concesionaria para la aceleración del plazo de conclusión o fue la concesionaria la que ofertó, y en qué condiciones, terminar antes?, porque igual le interesaba terminar antes. ¿Quién requirió a quién para terminar antes?, ¿el Gobierno a la concesionaria o fue la concesionaria la que ofreció la posibilidad de terminar antes a la vista de que el ritmo de las obras fue mejor y se concluyó siete meses antes?

No escapará tampoco a la atención de sus señorías de qué fechas estamos hablando. Si me permiten la ligereza, las obras que iban a terminar el 30 de abril, es decir, poco después de la manifestación del 17 de marzo de 2007, terminaron el 30 de septiembre de 2006. Pues me alegro mucho, pero ¿por qué tenemos que pagar todos este importante incremento? Luego me referiré algo también a eso.

Una cuestión más. Estamos hablando de 112 millones de euros en veinticinco años, que fundamentalmente se deben a esa revisión de precios que nosotros consideramos que era absolutamente innecesaria. Si esa modificación de precios se hubiese gestionado y tramitado adecuadamente ¿no tenía este Parlamento que haberla autorizado, dada su cuantía y su trascendencia plurianual, al igual que el conjunto de los gastos?

En fin, en cualquier caso, repito, es un adelanto que a nosotros nos parece que nos sale enormemente caro, que no había que pagar por él, entre otras cosas porque el adelanto suponía automáticamente un mayor beneficio para quien se adelantase en la ejecución de las obras.

Para ir terminando, me quería detener brevemente en el incremento del canon de ese 40 por ciento. Observarán sus señorías que el incremento del 40,29 por ciento del canon tiene una serie de componentes, algunos de ellos, repito, enormemente cuestionables. Concretamente, la aceleración supone el 5,1 por ciento, y la revisión de precios el 9,1 por ciento. Aquí, a veces el Gobierno de Navarra dice: bueno, pero es que además de la autovía hemos hecho multitud de carreteras, relacionadas de una o de otra manera con esta autovía, hay que ver la vida que eso le ha dado a la zona, las variantes que se han hecho, los puentes y todo este tipo de cosas. Muy bien, es verdad, todo lo que se hace es bueno, pero es que eso ha

supuesto un 1,8 por ciento. Por lo tanto, los kilómetros y kilómetros de autovía que tantas veces nos ha dicho el anterior Consejero de Obras Públicas que se habían hecho gracias a este maravilloso sistema de gestión, suponen solo el 1,8 por ciento, menos del 2 por ciento, de un total del 40 por ciento del incremento del canon. Por lo tanto, el resto es de la gestión que al respecto se ha venido realizando.

En fin, sinceramente, nos parece que es un porcentaje excesivo, algo de difícil comprensión y que denota no solamente una falta clara de transparencia del Gobierno, sino la ocultación de unos datos fundamentales para entender cuál es la forma de gestión que el Ejecutivo de UPN y CDN ha realizado en todo este tiempo.

Por último, dos cuestiones. Coincidimos con que es difícil, no es posible señalar una cifra total, pero, en todo caso, ya se está adelantando algo que para mi grupo es importante, los compromisos financieros de estas tres cuestiones: 4.300 millones de euros corrientes a cien años el montepío, 1.157 millones de euros a veinticinco años la autovía y 460 millones de euros a treinta años las zonas regables del Canal. Nos parece que ese 15 por ciento de afectación al Capítulo II durante un periodo tan largo que, por ejemplo, como bien se ha dicho, para el año 2006 son 50 millones de euros, es, evidentemente, una cifra importante que cuando menos ensombrece las bondades no ya del sistema, sino de la gestión que del sistema de peaje en la sombra se ha realizado por el Ejecutivo de UPN. Y nos parece que esa consideración sí que tiene que servir de base para la reflexión del conjunto de las fuerzas políticas de Navarra. Tenemos que tener una Hacienda saneada y un equilibrio presupuestario real, cierto; tenemos que cuidar ese importante instrumento del autogobierno, pero con este descubrimiento es evidente que el Gobierno de UPN y CDN se llena la boca hablando de esta cuestión, pero en la realidad, cuando hacemos la cuenta de la vieja es más que cuestionable esa adecuada gestión del déficit cero y de una Hacienda absolutamente saneada. Es evidente que las cosas hay que pensarlas mejor y, desde luego, hay que gestionarlas mejor que lo que se han hecho hasta ahora.

Y el último apunte. Respecto al Canal, también queremos mostrar nuestra inquietud por cómo se está articulando la financiación de esta importante obra para el futuro económico de Navarra y, desde luego, viendo las cantidades, viendo las repercusiones, viendo los diferentes conceptos por calidad y por cantidad –lo digo así por simplificar– en el caso del agua del Canal para las zonas regables, comprendemos la inquietud que tienen muchos agricultores que están en la tesitura de afrontar la conversión de sus tierras de secano en regadío a

la vista del enorme coste que a los mismos les va a suponer.

Es verdad que sus tierras aumentarán considerablemente su valor, pero también es verdad que la incertidumbre del sector agrario sobre el futuro, precisamente a tantos años como los que aquí se han solicitado, es cuando menos para que exista un importante grado de enfado, de inquietud y de desasosiego en muchos agricultores de la Comunidad Foral de Navarra. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Carmona Blasco): *Muchas gracias, señor Lizarbe. A continuación tiene la palabra el portavoz de Izquierda Unida, señor Erro.*

SR. ERRO ARMENDÁRIZ: *Muchas gracias, señora Presidenta. La verdad es que agradezco tanto al señor Muruzábal como al señor Muñoz el esfuerzo de explicación del complejo informe y situación de esta adjudicación.*

Reitero la pregunta que he hecho en la primera intervención sobre la opinión acerca del sistema de financiación en función del interés público y de la máxima eficiencia. ¿Qué opinión les merece lo que es la repercusión final del peaje en la sombra y especialmente la repercusión de esos 1.157 millones previstos sobre el montante originario de la obra? Y eso pone en función el debate sobre qué medidas se deben adoptar a la hora de financiar las infraestructuras.

Ya he señalado que Izquierda Unida cuestionó el sistema del peaje en la sombra. Nosotros creemos que la argumentación de las exigencias de la Unión Europea en cuanto al control de la deuda pública tiene sus formas de ceñirse en función de las circunstancias. Quiero recordar cómo la Administración Pública adquirió un 1 por ciento de Iberdrola por un montante económico muy significativo a través de un préstamo, y eso no tuvo ninguna dificultad para poderse ajustar y aquí se está argumentando en el otro sentido.

Por lo tanto, en nombre de Izquierda Unida cuestiono que se utilicen estos sistemas de financiación extrapresupuestaria que tienen como beneficiarios a la iniciativa privada en cuanto a lo que debe ser la inversión pública en mejorar la calidad de vida del conjunto de los ciudadanos.

En segundo lugar, desde luego, me parece grave que sin ningún tipo de información a este Parlamento se incrementen en 112 millones de euros dos capítulos, dos modificaciones del contrato que no estaban previstas inicialmente. 112 millones de euros en los veinticinco años, se entiende.

Se señala que estaba excluida del pliego la revisión oficial de precios y que incluso se puede producir una duplicidad. Les hago una pregunta

directa: ¿estamos hablando de un posible doble pago de este incremento de precios en esta adjudicación, tal y como parece dejar intuir el informe? En segundo lugar, está el adelanto de las obras que, evidentemente, es una indemnización no prevista y al menos hasta el día de hoy no justificada en este Parlamento.

Nosotros consideramos que ese incremento del canon en un 40 por ciento nos lleva a una situación de desgobierno en esta infraestructura.

Creo que es un desastre de gestión lo que ha representado y, desde luego, cuestiona, en cualquier caso, el método, no la infraestructura, porque aquí, también lo decía ahora el portavoz socialista, se está utilizando que detrás de las críticas que se hacen al método de gestión se está cuestionando que se hiciera la autovía a Logroño y aquí nadie ha cuestionado la necesidad de esa autovía, el problema está en cómo se ha gestionado la misma. Y, desde luego, también pone en cuestión el propio saneamiento de la Hacienda Foral. En este informe se prevé la hipoteca que va a tener la Hacienda Foral durante los próximos veinticinco, treinta e incluso cien años, en función de la situación del montepío.

Por lo tanto, me parece también de una extraordinaria seriedad el rigor a la hora de articular estas posiciones y la opacidad de estos compromisos presupuestarios con este Parlamento y sobremanera con la sociedad navarra. Los próximos Gobiernos van a tener hipotecada su capacidad presupuestaria en función de compromisos que han decidido únicamente UPN y CDN en esta Comunidad, sin ni siquiera pasar por este Parlamento.

Desde luego, me parece que el asunto tiene su gravedad en términos de gestión, en términos de fiscalización y también en términos políticos, que, evidentemente, se los trasladaremos al Consejero el próximo jueves cuando comparezca aquí.

En relación con las modificaciones en el contrato, también me gustaría hacer una pregunta. En función de su opinión, ¿existe en estas modificaciones incumplimiento de la legalidad, incumplimiento de la ley de contratos? Y luego, también para terminar, voy a hacer una pregunta muy concreta. Se habla de la financiación de la empresa adjudicataria, de que ha utilizado el sistema de un préstamo. Ese préstamo, ¿ha tenido algún aval de alguna Administración Pública para concretarse? Esas serían las dos preguntas que me gustaría que me contestara. Por mi parte, nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Carmona Blasco): *Muchas gracias, señor Erro. Señor García Adanero, tiene la palabra.*

SR. GARCÍA ADANERO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Señorías, buenos días. Quiero agradecer la presencia del Presidente de la Cámara*

ra de Comptos, señor Muñoz, del Secretario General de la misma, señor Ordoqui, y del auditor encargado de este informe que tenemos hoy como punto del orden del día, señor Muruzábal.

La verdad es que llama la atención la excusatio non petita que han hecho tanto el señor Lizarbe como el señor Erro respecto a si estaban de acuerdo o no con hacer la autovía Pamplona-Logroño diciendo tantas veces que no se entienda que estaban en contra. Yo creo que no hay que mirar atrás porque ahí están los Diarios de Sesiones y estos ponen en evidencia cuál era la posición política de cada uno respecto a que esta autovía no se hubiera llegado a hacer en ningún momento. Por lo tanto, no hace falta que lo diga yo porque, como digo, ahí están los Diarios de Sesiones que ponen de manifiesto cuál era la opinión de cada grupo político sobre esta cuestión.

Aquí, al final, cuando hablamos de números, se acaba mezclando todo. Hombre, si metemos los más de 4.000 millones de los montepíos en esa cuenta que hacen de lo que respecta al conjunto de los Presupuestos de Navarra del 15 por ciento a lo largo de los años, pues, lógicamente, eso incrementa mucho, pero esos 4.000 millones de euros del montepío no nos los atribuirán solo a lo que haya hecho UPN. Supongo, me imagino que aquí todo el mundo asumirá su cuota parte como propia, porque, si no, empezariamos a pensar que..., no sé, porque los 4.000 millones o más de 4.000 millones me parece que no nos corresponden a nosotros.

El señor Lizarbe, con esa habilidad que tienen, como ha dicho él, los que son de letras cuando utilizan números, ha mezclado todos los números, y es una buena oportunidad para llegar a las conclusiones que a él le interesaban, porque, claro, ya lo ha dicho el señor Muruzábal, cuando uno maneja varias variables lo que no vale es manejar las que interesan, habrá que manejarlas con una mínima coherencia, y, por lo tanto, no es lo mismo hablar de treinta años que hablar de veinticinco años, no es lo mismo hablar de modificaciones como son las del mantenimiento, que si no las iba a tener que hacer el Gobierno y, por lo tanto, ese mantenimiento año a año también iba a tener un coste, que sumarle ese mantenimiento para luego calcular el canon, porque si se manejan las variables de los veinticinco años en vez de las de los treinta y se maneja la cantidad del mantenimiento extra que se pone y que, si no, como digo, debería hacerlo el Gobierno directamente, pues la conclusión que sacamos es que el canon de demanda no sube como dice el señor Lizarbe, sino que puede aumentar en un 10 por ciento, no en un cuarenta y pico por ciento. Por lo tanto, yo creo que cuando hablamos de números lo que conviene es manejarlos con coherencia.

También se ha dicho aquí poco más o menos que esto se había hecho de espaldas al Parlamento, etcétera. Ustedes saben que la ley que se aprobó en este Parlamento; con su voto en contra, de acuerdo, con la abstención del Partido Socialista, de acuerdo, pero en este Parlamento. Si algo ha habido con esta cuestión ha sido luz y taquígrafos, pero si es que aquí se ha venido todas las veces que se ha querido y se han dado todas las explicaciones... Y esto es una ley. Esto no ha sido una actuación del Gobierno a través de una empresa pública, cosa que les hubiera gustado, o alguna cosa así, no, no, esto se ha hecho con una ley en el Parlamento, por lo tanto, claridad toda, hasta el punto de que el señor Lizarbe decía que más vale que el Partido Socialista pidiere el informe porque si no la Cámara no hubiera hecho el informe. Pero si eso no es cierto, el Partido Socialista lo que hizo fue adelantar en un año un informe que la Cámara de Comptos iba a realizar; un informe que iba a realizar cuando acabara la obra, que es lo que hace habitualmente con cualquier obra y más con una de esta importancia, pero ese informe claro que se iba a hacer.

Y también le agradezco al señor Lizarbe que haya reconocido que se hizo gracias al apoyo del resto de los grupos, porque el otro día escuchando la intervención del señor Vázquez parecía que había sido un éxito del Partido Socialista. Es evidente que solo con el voto del Partido Socialista nunca se hubiera hecho este informe en esas fechas, se hubiera hecho un año después a propuesta de la propia Cámara de Comptos, como es habitual.

Por lo tanto, yo creo que la Cámara de Comptos hubiera hecho su trabajo como lo hace siempre y, en ese sentido, como digo, se adelantó en un año. Todos éramos conscientes, y además se dijo en aquel momento, de que se estaba adelantando en un año el trabajo, no obstante, no pusimos ninguna pega, como no la hemos puesto nunca a ningún informe de la Cámara de Comptos porque entendemos su labor y además nos parece bien que la haga porque siempre viene bien para corregir aquellas cosas que haya que corregir de cara al futuro. Por lo tanto, bienvenido este informe, como el conjunto de los informes que hace la propia Cámara.

Y reconozca, señor Lizarbe, que esa conversión del Partido Socialista respecto al peaje en la sombra viene dada porque la Administración General del Estado, Ministerio de Fomento, utiliza este sistema. ¿Por qué? Pues porque vieron que era un buen sistema, y no sé si cuesta cuatro veces más, pero el Ministerio de Fomento lo utiliza, y no para obras nuevas, sino para el mantenimiento de las obras, lo cual ya tiene su gracia.

Entonces, esta es la práctica habitual no solo en el Ministerio de Fomento, sino en el conjunto de las Administraciones Públicas españolas, independien-

temente de por quién estén gobernadas, pero el Ministerio de Fomento, como digo, lo utiliza para mantenimiento de obras, no lo utiliza para hacer nuevas infraestructuras para los ciudadanos, no, para mantenimiento de las que ya tiene, por supuesto, con un volumen de obra que el dinero que costó esta autovía para ellos fijen se dónde queda.

Por lo tanto, yo entiendo esa reconversión, poco a poco y con moderación para no dar un salto en el vacío, pero hay que reconocerle, como digo, que desde que el Gobierno de España lo hace, desde que la señora Álvarez lo hace, usted está más convencido de este sistema. Que yo entiendo que es un buen sistema, porque usted hablaba de que si una deuda... Yo me acuerdo de que cuando debatimos el tema del peaje en la sombra se habló mucho de que esto era como cuando uno se compra un piso –ese era el ejemplo que todo el mundo entendía–, que disfrutas del piso desde el primer día y lo pagas durante muchos años, y pagas mucho más que lo que te cuesta el piso. Pero si es que eso todos los ciudadanos lo saben, si aquí no se está engañando a nadie, si eso se sabía desde el principio. Eso es evidente, pero cuando usted va al banco y pide el préstamo pocas veces le dicen: sepa que cuando acabe de pagar dentro de quince años o de veinte años le va a costar no sé cuánto.

Pues pasa lo que pasa, porque, si no, esta obra no se hubiera hecho en el plazo en que se ha hecho, y eso lo saben ustedes, no se hubiera hecho nunca.

Y luego están las dos cuestiones, la revisión de precios y el adelanto de obras. Yo creo que la revisión de precios es una práctica habitual en la contratación administrativa, hasta el punto de que si no viene hay que especificar el motivo por el que no viene y decir o dar los motivos razonados de por qué no se da esa revisión. Y hay que decir también que es verdad que el Gobierno, cuando se mira la revisión de precios, podía no haber hecho caso a la concesionaria, eso es cierto, pero también es cierto que seguramente hubiéramos ido a los Tribunales y dentro de unos años habríamos venido a este Parlamento a que ustedes nos dijeran que porque no nos entendimos con la concesionaria tenemos que pagar no sé qué costes a los que nos ha condenado el Contencioso de turno. Así de claro.

Cuando uno tiene sus propios informes que le dicen que en esta cuestión tiene razón la parte concesionaria pues lo normal es que haga lo que entiende que debe hacer; que es cumplir con lo que dicen sus informes, y eso es así.

Y en cuanto al adelanto de las obras, aparte de que sería bueno que le dijéramos al conjunto de los ciudadanos que a lo largo de este tiempo han disfrutado de la autovía que era mejor no haber

adelantado las obras y que hubieran estado siete meses más o más tiempo sin disfrutarla, hay que decir que este es un expediente que es verdad que se está empezando a hacer también en otras Administraciones y me imagino que de aquí a dos o tres años a usted le parecerá un buen expediente, pero eso ocurrirá, como ha ocurrido con el peaje en la sombra, cuando vea que no solo lo hace un Gobierno de UPN sino que también lo hace un Gobierno socialista. Entonces le parecerá bueno. Y es que lo están empezando a hacer ya, porque esto es una buena cosa, y como es una buena cosa, lo están empezando a hacer, y entonces usted, cuando ya tenga dos o tres ejemplos de Gobiernos socialistas que utilizan este sistema, que se los traeremos, no se preocupe, se los traeremos, porque ya han empezado a hacer, como digo, este tipo de expedientes para adelanto de las obras, entonces a usted le empezará a parecer decente primero y acabará defendiéndolo.

Por lo tanto, yo creo que está muy bien el informe de la Cámara en el que se explican las cuestiones y que no hay que mezclar los números. También hay que decir –aquí es muy fácil decir las cosas– que aquí hubo grupos que dijeron que nunca se iba a poder desdoblar la autovía de Estella, que era imposible. Supongo que hoy no dirán nada, que hoy se callarán y no hablarán de eso, pero eso pone en evidencia las cosas que se llegan a decir en una Cámara y con qué seguridad se dicen. Imposible que esa autovía se haga, decían. Nunca se iba a poder hacer. Eso se lo pueden decir a todos los que ya la han utilizado y han pasado, lógicamente, por desdoblar la variante de Estella.

En todo caso, señor Lizarbe, si a usted le parece un desastre de gestión cómo se ha llevado a cabo esta autovía ya sabe que cuando quiera podemos comparar. Venimos un día y hacemos dos comparaciones, comparamos la gestión de la Autovía del Norte y la gestión de esta autovía Pamplona-Logroño y les preguntamos a los ciudadanos que qué gestión prefieren, si la que se ha hecho en esta autovía o la de la Autovía del Norte gestionada por un Gobierno socialista, y que decidan los ciudadanos quién gestiona mejor la obra pública en Navarra.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Carmona Blasco): Muchas gracias, señor García Adanero. Señor Ramirez, tiene la palabra.

SR. RAMIREZ ERRO: Eskerrik asko, mahai-buru andrea. Muchas gracias, señora Presidenta. En primer lugar, quiero agradecer a los miembros de la Cámara de Comptos, al señor Presidente, al señor Muruzábal, que, efectivamente, han dejado claro cuál es la situación actual y también de alguna forma han apuntado las deficiencias que han tenido la gestión, la tramitación y el desarrollo de esta obra. Nosotros consideramos que, efec-

tivamente, el papel que juega la Cámara de Comptos es fundamental pero que no obstante también es fundamental en una Administración Pública y desde responsabilidades de Gobierno actuar de una manera que fomente la transparencia, el reconocimiento y el debate sobre cuestiones importantes que afectan a una ingente cantidad de dinero de los presupuestos de todos los ciudadanos y todas las ciudadanas. Y entendemos que el Gobierno de UPN, ya no sabemos si por cansancio o por falta de convencimiento, en ese sentido ha caído en una especie de apatía que le lleva a presentar leyes de un folio, como es la de algo que no hemos mencionado porque quizás hemos centrado todos o vamos a centrar todos nuestra valoración en la autovía, pero es cierto que aquí vino una ley, la 12/2005, de lectura única, por la cual se establecían también cientos de millones de euros sin posibilidad de debate, amparados, eso sí, en la mayoría que le concedía el CDN a UPN. Y, por lo tanto, eso supone una relajación de lo que deben ser las prácticas políticas y de gestión, en las que debe primar siempre la transparencia y debe primar la optimización de los recursos de todos los ciudadanos y ciudadanas.

Y, efectivamente, una Administración y un Gobierno deben poner al servicio del interés de la ciudadanía todos los instrumentos que tenga a su alcance. ¿El del peaje en la penumbra o en la sombra? Pues quizás también. Algo que, por cierto, no ha inventado UPN, es una fórmula que ya era conocida y que, efectivamente, intenta camuflar o introducir en la sombra lo que es manifiestamente una deuda pública, como ha reconocido también el portavoz de UPN. Se trata de una deuda como cuando uno se hipoteca; efectivamente, tiene que asumir esa deuda y luego con los años tiene que ir la pagando.

Pero nosotros no estamos de acuerdo con la gestión y con la vocación de antitransparencia, permítame esta expresión, de UPN, por la cual debe ser la Cámara de Comptos la que nos indique y nos anuncie una serie de actuaciones que indudablemente requieren de un debate parlamentario, de un conocimiento público y requieren también de lo que es una participación de los grupos parlamentarios y de los representantes de la ciudadanía en el día a día de esta gestión.

Nosotros consideramos que se dan una serie de sombras, no precisamente o no necesariamente propias del peaje, en la gestión de la Autovía del Camino, de la autovía a Logroño, y nosotros creemos que, efectivamente, merece la pena el debate y analizar y en su caso poner las soluciones pertinentes.

Vamos a ver, hay una serie de preguntas que quisiera lanzarle o que le pediría al señor Presidente de la Cámara de Comptos que aclarara porque creemos que son fundamentales. En primer

lugar, se ha hablado de un incremento del mantenimiento porque en principio, al parecer, estaba previsto que la concesionaria realizara una serie de trabajos de mantenimiento habituales y al final, al parecer, también se decidió que aumentase el carácter o la dimensión de los mismos. ¿Se ha justificado por parte de la Administración este incremento de mantenimiento en favor de la concesionaria? ¿A qué se refiere exactamente? ¿Supone que la Administración, con sus medios propios, va a dejar de hacer algo que tenía previsto hacer? Esa es la primera cuestión que a nosotros nos gustaría aclarar porque indudablemente eso también supone un aumento sustantivo de lo que es el coste general de la concesión. Concesión, por cierto, que no contrato de obra, y lo digo porque el señor representante de UPN ha hablado de que al final podríamos acabar en los tribunales si no hubiese un acuerdo en la revisión de precios, pero, claro, es que estamos hablando de una concesión, no de un contrato de obra y, por lo tanto, en la concesión, lógicamente, parece que las cosas son distintas, y en este caso el concesionario, es decir, el que lo concede, tiene otras posibilidades mucho más allá de las que existen en un contrato de obra.

Pero tras la cuestión del mantenimiento, que sí nos interesaría aclarar, a nosotros también nos parece importante dejar manifiestamente claro o conocer quién autoriza esa revisión de precios y la tarifa establecida por el adelanto de las obras. ¿Es el órgano de contratación? ¿Es el Gobierno de Navarra a través de una resolución? ¿La Cámara de Comptos dispone de ese dato, de esa acta, de quiénes han tomado esa decisión? Nos gustaría conocerlo si fuese posible.

Como también nos parecen muy interesantes las recomendaciones de la página 17 de su informe. Ustedes, en su primera recomendación, señalan que como consecuencia de su trabajo recomiendan analizar los efectos de las modificaciones referidas a la revisión de precios y al adelanto de la puesta en servicio de la autovía A-12 y en su caso adoptar las medidas pertinentes. Aquí quieramos nosotros incidir, porque nos parece que una vez que se ha detectado un uso cuestionable o una asunción cuestionable de una serie de dinero a pagar por parte de la Administración, una vez que pudiéramos ponernos de acuerdo en que eso se ha hecho mal y que, por lo tanto, no habría motivo para pagar el adelanto y la revisión de precios, ¿qué mecanismos tiene la Administración para recuperar esos recursos que el Gobierno de UPN-CDN dio por perdidos? Porque, claro, al final, una vez que se constata que son de dudosa justificación una serie de gastos acometidos en una concesión, pues, lógicamente, la responsabilidad de la gestión del Gobierno a lo que lleva es a intentar enmendar la situación, el error cometido, la pérdida de recursos para enfocarlos a los intereses

generales de la ciudadanía y, por lo tanto, activar los mecanismos, sobre los que pregunto a la Cámara de Comptos si, efectivamente, podría alumbrarnos.

Y termino mis preguntas a la Cámara de Comptos con una cuestión. ¿Se ha hecho un cálculo de qué le costaría a la Administración recuperar la concesión, tanto la obra como el rescate, es decir, la ganancia industrial, asumiendo el mantenimiento por parte de la Administración? ¿Se ha hecho algún cálculo? A ver si va a resultar que al final nos va a salir más barato recuperar la concesión y hacerlo nosotros con nuestros propios medios que con las fórmulas que estamos adoptando.

El señor García Adanero ha dicho que esto de endeudarse y de que al final uno pague mucho más que lo que es el precio original es algo habitual y que todos lo hacemos cuando nos compramos un piso con una hipoteca. Y es cierto; así es, acabamos pagando más. Ahora bien, si a uno le viene el banco y le dice: oiga, mire, que le voy a revisar la hipoteca... ¿Pero es que ha subido el euríbor? No, es que tengo mis argumentos para subirle el canon, la cuantía, eso que va a pagar todos los meses y, además, pues mire, aunque no estaba en las cláusulas del contrato que usted firmó conmigo por la hipoteca, le propongo otra por la cual usted va a acabar pagando bastante más, unos no sé cuántos millones más, ¿cuántos eran?, treinta y seis, setenta, al final. Y usted le dice al banco: bueno, por no litigar; no se preocupe que yo se los pago porque, al final, usted es el banco y yo soy el individuo que se está beneficiando del piso en el que está viviendo y, por lo tanto, no pasa nada.

Mire, ese ejemplo no sirve, porque da la sensación de que a la Administración, como es dinero de todos, no le importa revisar al alza, favoreciendo, indudablemente, a la concesionaria, el coste que le va a suponer a la ciudadanía lo que es la misma carretera en la misma situación y con los mismos servicios.

Por lo tanto, señorías, nosotros no estamos de acuerdo con la gestión que ha realizado el Gobierno de UPN, no estamos de acuerdo con la falta de transparencia y tenemos muchas dudas, pero queremos también plantear posibles soluciones y por eso nos parece fundamental tanto el papel de la Cámara de Comptos como las iniciativas que podamos tomar los diferentes grupos parlamentarios para intentar enmendar una situación que, evidentemente, denota una gestión manifiestamente mejorable.

Y termino con un apunte, y es que no es cierto que Unión del Pueblo Navarro nunca se haya opuesto a una petición de informe de la Cámara de Comptos. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Carmona Blasco): *Muchas gracias, señor Ramirez. Señor Burguete, tiene la palabra.*

SR. BURGUETE TORRES: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días, señorías. Yo también quiero dar la bienvenida al Presidente de la Cámara de Comptos y a las personas de su equipo que le acompañan en el día de hoy, así como agradecer no solo el informe que en su momento realizó sino también las explicaciones yo creo que aclaratorias en la medida de que son informes difíciles y farragosos, y se agradece esta propuesta, que nos ha permitido, por otra parte, oír de primera mano cuál es la opinión tanto del Presidente de la Cámara de Comptos como de las personas que forman parte de su equipo sobre esta cuestión.*

Intentaré ceñirme al objeto de la petición de enero del año 2006. En aquella petición de enero del año 2006 el Partido Socialista, yo creo que en un ejercicio de responsabilidad, como consecuencia de que a lo largo de muchísimos años ha sido una alternativa de Gobierno y aunque hoy no lo es aspira también a serlo en el futuro, nos propuso la necesidad de que la Cámara de Comptos hiciese un estudio sobre la viabilidad económica y hacendística de esta Comunidad como consecuencia de la asunción de una serie de compromisos de gastos, unos referidos a infraestructuras, a la ejecución y pago de una serie de infraestructuras, como pueden ser autovía Pamplona-Estella-Logroño o las zonas regables del Canal de Navarra, y otro relacionado con la financiación de la Hacienda Foral pero que no tiene nada que ver con las infraestructuras, sino con la situación de los montepíos.

Y, desde ese punto de vista, yo creo que lo que tiene que hacer el informe en su conjunto es un ejercicio de responsabilidad y una reflexión en esa dirección para que seamos conscientes de que la Hacienda Foral no lo puede todo, y que la Hacienda Foral tiene una capacidad limitada y que, por tanto, tenemos que ser conscientes de que todas y cada una de las iniciativas que desarrollemos en esta Cámara tienen una repercusión presupuestaria. Hay algunas que ya están asumidas, como la de los montepíos, con un horizonte del año 2122 y más de 4.000 millones de euros, ahí está y es un sistema que tenemos que aceptar no sé si como el mejor pero por lo menos como el menos malo, tenemos también una inversión aceptada y que tenemos que pagar a lo largo de los próximos veinticinco años, como es la financiación de la autovía Pamplona-Estella-Logroño, tenemos también la financiación de las áreas regables del Canal y, por tanto, yo creo que eso nos tiene que llevar a esa reflexión desde la responsabilidad para que no presentemos iniciativas alegremente

en el Parlamento sino siendo conscientes de que eso tiene una repercusión presupuestaria.

Y yo creo que es ahí donde se enmarcaba la petición de informe de la Cámara de Comptos del Partido Socialista, que conforme ha ido transcurriendo el tiempo se ha encontrado dos perlas que se quieren elevar aquí hoy a la categoría, y aunque no son una anécdota, evidentemente, yo creo que no son lo más importante del informe de la Cámara de Comptos, sino que creo que el aspecto más importante es la reflexión, el análisis que se hace sobre los costes que asumimos como consecuencia del desarrollo de diferentes infraestructuras, algo que también está siendo aceptado por el Estado en otras infraestructuras que está desarrollando, incluso en el mantenimiento, o de los costes que también tenemos asumidos por los montepíos. Y luego hay dos apartados importantes pero que yo creo que no son el eje principal del análisis que guía a la Cámara de Comptos. Uno es la revisión de precios de la autovía A-12, de la autovía Pamplona-Estella-Logroño, y otro el pago por el adelanto de la obra, todo ello con un coste de 55 millones de euros, situemos las cosas en su justo punto. Sobre una previsión de más de 105 años, creo, o de 115 años en materia de montepíos con un coste de cuatro mil y pico millones de euros se está centrando aquí todo el debate en 55 millones de euros como consecuencia de la revisión de precios y del pago por el adelanto de la obra.

Y esta cuestión es importante y nosotros vamos a esperar a la comparecencia del Consejero, del miércoles o jueves próximo, para que aclare aspectos que hoy aquí han sido calificados de manera rotunda por parte de la Cámara de Comptos en la medida en que afirma, tanto en ese informe como hoy, que no estaba la revisión de precios o, mejor dicho, que estaba excluida expresamente del contrato o del pliego, y que tampoco estaba contemplado o que estaba excluido expresamente el pago por el adelanto de la obra. Y el Consejero cuando comparezca nos tendrá que explicar cuáles han sido las razones, algunas se esgrimen ya en la contestación que ha dado el propio Gobierno a la Cámara de Comptos, pero nos gustaría conocerlas con todo lujo de detalles, porque nosotros no estamos dispuestos a dar un cheque en blanco a nadie, pero vamos a ver si ponemos las cosas en su justo punto y analizamos desde la responsabilidad el montepío, la financiación de las áreas regables del Canal y también el peaje en la sombra de la A-12 con el coste de la revisión de precios y del pago por el adelanto.

Aquí, en el día de hoy, se han hecho muchos análisis de números, cada uno, evidentemente –y no me refiero a la Cámara de Comptos sino a sus señorías–, lo interpreta como quiere, como puede y con el tinte que considera más oportuno. Un 8,3

por ciento de incremento, reconocido incluso por el señor Lizarbe en su explicación, ¿es importante? Sí ¿Hay que tenerlo en cuenta? Sí. ¿Hay que plantear análisis que no permitan ese tipo de situaciones en el futuro? De acuerdo, pero todo ello, al final, en un coste de las tarifas nos señala que la revisión de precios tiene una repercusión en el incremento total del 8,32 por ciento, y que el pago por la aceleración en la tarifa, en el coste total del incremento, tiene una repercusión del 4,66 por ciento. Y en cuanto al canon, al que usted se ha referido, pues he de señalar que por la revisión de precios, en el cómputo total del incremento, tiene una afección del 9,1 por ciento y que por la aceleración tiene un coste o un incremento porcentual del 5,1 por ciento.

Por tanto, yo creo que son incrementos reseñables, importantes, que tenemos que tener presentes para que si en el futuro este Gobierno o el que venga se plantea el desarrollo de diferentes iniciativas con el pago del peaje en la sombra, los tenga en cuenta para aclarar todo lo posible y que no puedan quedar lagunas interpretativas que puedan dar lugar a situaciones como las que hoy tenemos encima de la mesa.

Por tanto, yo creo que la solución que adoptó el Gobierno tanto en la revisión de precios como en el pago por la aceleración, evidentemente, es una decisión discutible y que se está discutiendo hoy aquí por parte de sus señorías, pero yo creo que es tan discutible como legal, o por lo menos eso pienso yo. Creo que el portavoz de Izquierda Unida ha pedido una aclaración sobre si las decisiones que ha adoptado el Gobierno en esta materia han sido legales. Yo también le iba a pedir una valoración desde el punto de vista de la legalidad, porque hemos leído las informaciones que por parte del Gobierno se han transmitido y están incorporadas como anexo, y dicen que ha habido informes del Departamento de Obras Públicas, de la intervención general, etcétera. Por tanto, ¿es legal la decisión que adoptó el Gobierno en esta materia, tanto en la revisión de precios como en el pago por la aceleración? Políticamente cada uno lo valorará como lo considere oportuno, pero ¿ha actuado el Gobierno en el marco de la legalidad a la hora de atender esa revisión de precios y a la hora de hacer frente al pago por la aceleración? Yo creo que ese es un aspecto que también se tiene que ir resolviendo en todo el proceso para que cuando el Consejero comparezca esta semana también nos aclare diferentes aspectos que se han denominado lagunas interpretativas o jurídicas pero que yo creo que es importante que las tengamos presentes en todo momento.

Yo creo que el informe en sí mismo es un informe rotundo y hoy lo ha ratificado el Presidente de la Cámara de Comptos y su equipo al cien por

cien, con las explicaciones que ya había dado en el informe. También acepta Comptos que es un contrato complejo, difícil, sobre el que no hay una gran experiencia hasta este momento, porque son iniciativas que tanto en el Estado como en las diferentes comunidades autónomas se están utilizando a lo largo de los tres o cuatro últimos años. Por tanto, conforme todos vayamos adquiriendo experiencia en la gestión, en el diseño, en la redacción de estos pliegos, es evidente que algunas situaciones llamadas lagunas interpretativas se podrán ir resolviendo.

Pero, en todo caso, yo creo que lo importante, sin menoscabar ni reducir la trascendencia que puede tener ese incremento de 55 millones de euros, que se agrandan cuando se analizan al cabo de veinticinco años y se dice con un afán yo diría que ciertamente catastrofista que esa revisión de precios y ese pago por adelantado cuestan 112 millones de euros, pues, en todo caso, yo creo que lo que hay que hacer es avanzar en ese proceso para que a partir de aquí seamos capaces también de encontrar otro tipo de soluciones. Yo solamente he oído hoy aquí críticas al modelo del pago del peaje en la sombra, y del montepío también. Bueno, ¿y qué otras alternativas apuntan sus señorías para gestionar la cobertura social de nuestros funcionarios?, ¿alguna otra que cueste menos? ¿Qué otras fórmulas y modelos se plantearon para ejecutar en su momento la autovía Pamplona-Estella-Logroño? El Partido Socialista en aquel momento ninguna, la abstención. El Gobierno de UPN y CDN el peaje en la sombra. Nafarroa Bai apoyó el plan de carreteras; no estaba en aquel momento, estaba Eusko Alkartasuna, el señor Ramirez estaba. Izquierda Unida, el pago mediante el ejercicio presupuestario. ¿Hasta qué año? ¿De qué manera? ¿De dónde íbamos a detraer los fondos para poder ejecutar esas obras? No hay soluciones, ahora, eso sí, si la Cámara de Comptos dice que la revisión de precios con 35 millones de euros estaba expresamente excluida del pliego y se analiza y acepta un pago por la aceleración de las obras de 19 millones de euros aquí todos ponemos el grito en el cielo, y yo creo que los grupos parlamentarios estamos para controlar la acción del Gobierno y contamos, además, con un instrumento indiscutible, como es la Cámara de Comptos, pero, y termino, Presidenta, poniendo las cosas en su justo punto. Creo que la reflexión que nos merece este informe desde el punto de vista de los costes que la Hacienda pueda aceptar o no en el futuro es una reflexión que tenemos que hacer todos y también colocando en su justo punto el efecto porcentual que tiene el incremento tanto de la revisión de precios como el de la aceleración, que en cuanto al canon y la tarifa está en un 8 o en un 9 por ciento en un caso y en el 4 o en el 5 por ciento en el otro.

Por todo ello, agradecemos las explicaciones del Presidente y de su equipo y esperaremos la comparecencia que se celebrará esta semana con el señor Miranda, que seguro que aclarará a sus señorías algunos de los aspectos que no han sido suficientemente oídos porque no ha habido ocasión hasta este momento. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Carmona Blasco): *Muchas gracias, señor Burguete. A continuación vamos a hacer un receso de quince minutos. Suspendemos la sesión hasta las doce menos cuarto. Muchas gracias.*

(SE SUSPENDE LA SESIÓN A LAS 11 HORAS Y 34 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESIÓN A LAS 11 HORAS Y 50 MINUTOS.)

SRA. PRESIDENTA (Sra. Carmona Blasco): *Reanudamos la sesión. Tiene a continuación la palabra el señor Muñoz, cuando quiera.*

SR. PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE COMPTOS (Sr. Muñoz Garde): *Vamos a repartirnos la contestación a las preguntas que han realizado ustedes. A las preguntas técnicas les contestará Jesús Muruzábal, y a las cuestiones de legalidad, que también se han planteado, les contestará el Secretario General y Director de Asesoría Jurídica, don Luis Ordoqui. Yo al final cerraré con una interpretación, una opinión personal e institucional y haremos la segunda ronda si quieren ustedes plantearla. El señor Muruzábal, con el permiso de la Presidenta, puede contestar.*

SR. AUDITOR DE LA CÁMARA DE COMPTOS (Sr. Muruzábal Lerga): *Buenos días de nuevo. Seré muy breve. Me voy a centrar en cuatro aspectos. Uno es la opinión sobre el peaje en la sombra, que se ha preguntado. Vamos a ver si soy capaz de hacerlo muy brevemente. El sistema de peaje en la sombra nace fundamentalmente como consecuencia de los requisitos que pone Europa al endeudamiento de los diferentes miembros de la Unión Europea. Tradicionalmente, cuando no hay dinero en el presupuesto para hacer una obra, la Administración se endeuda, hace la obra, la paga y, después, durante quince, veinte o veinticinco años está amortizando esa deuda, pagando los intereses. Lógicamente, eso no se suele considerar como coste de la obra, sino que entra en los futuros presupuestos. Con el sistema de peaje en la sombra, con una serie de requisitos en los que no voy a entrar ahora, lo que se hace es que esa obra pertenece como propiedad jurídica a la empresa concesionaria, es decir, la Autovía del Camino, en estos momentos, jurídicamente es propiedad de la empresa Autovía del Camino, y el Gobierno de Navarra lo que hace es pagar por el uso, de forma que al final de la concesión la propiedad revertirá*

de nuevo al Gobierno de Navarra. De esta forma, lo que se hace, desde un punto de vista jurídico, es evitar que esa obra aparezca como endeudamiento del Gobierno de Navarra, son requisitos europeos.

En cierta medida, son operaciones de ingeniería financiera, de ingeniería contable, porque lo que pagaría el Gobierno de Navarra si hubiera hecho la obra con sus medios propios por vía del endeudamiento aquí lo estamos pagando por vía del canon, pero jurídicamente tiene consideraciones distintas.

¿Qué ocurre con estos procesos? Si el Gobierno de Navarra hubiera hecho la obra habría tenido un costo de obra y un costo de financiación de esa obra, puesto que presumiblemente no hubiera tenido dinero, aunque tampoco se puede decir que se emita deuda para hacer una obra, sino que se emite para el conjunto del presupuesto, pero, bueno, podríamos entenderlo así. Y la empresa hace lo mismo, hace la obra, aquí dependerá de si la licitación, porque a la empresa le puede interesar, sale más favorable o menos favorable, pero esta es una duda que siempre quedará, y de si la financiación que consigue la empresa, que, lógicamente, el Gobierno le tendrá que pagar, la consigue más barata o más cara que la Administración. Dependerá de qué empresas sean y de qué capacidad tenga el Gobierno. No todos los Gobiernos tienen las mismas cualificaciones en el mundo financiero y consiguen los préstamos con el mismo tipo de interés, luego, esos factores van a influir. En este caso en concreto, además, se le encarga a la empresa que haga el mantenimiento, luego es un costo que soporta la empresa y que se ahorra el Gobierno. Y, lógicamente, la iniciativa privada tiene que tener un beneficio. Entonces, dependerá del importe de la obra, de la financiación que consiga el Gobierno, que consiga la empresa, el mantenimiento suponemos que estará cobrando lo justo, y del beneficio que se le asigne.

Cuando se hacen los pliegos y los estudios financieros, todos estos peajes suelen tener estudios de empresas muy solventes con un plan de viabilidad, en ese importe que se marca para las tarifas y en la licitación que luego hacen las empresas están incluyendo el beneficio que la empresa considera aceptable para esa actividad, que irá en función de las tarifas, luego el Gobierno lo que va a pagar es la obra, la financiación, el mantenimiento y el beneficio de la empresa. Ese será normalmente el diferencial que haya. Entonces, si eso es aceptable o no es aceptable es una decisión política de los representantes políticos, si es cierto que todo ese beneficio de la empresa, que sería en principio el sobrecosto, viene condicionado por unos requisitos de Europa que, si no, probablemente, impedirían hacer determinadas inversiones.

El peaje en sombra es un sistema que se está utilizando cada vez más, y en el Estado ha estado muy vinculado a obras de infraestructura, creo que se ha hecho en la región de Murcia, creo que también en Madrid, y también bastante al tema sanitario, lo que se ha llamado el modelo Alzira como modelo de hospital hecho en peaje en sombra. Probablemente es un sistema que va a ir a más.

Eso en cuanto a lo que era el peaje en sombra y los costes.

En cuanto a los gastos de mantenimiento, no tengo los datos exactos pero el mantenimiento de la autovía está previsto que se haga con el pago del canon a cargo del adjudicatario. En el mantenimiento me imagino que se incluye el firme, la pintura, la señalización y demás. El Gobierno de Navarra tiene unas adjudicaciones por mantenimientos extraordinarios en carreteras de tipo invierno, nieves y demás. Ante el hecho de que hubiera una duplicidad de mantenimiento lo que se decidió fue que todo el mantenimiento de la autovía quedara a cargo de la empresa adjudicataria, es decir, no duplicar, perdón, no hacer un tipo de mantenimiento la empresa y otro tipo de mantenimiento el Gobierno. Eso se decidió después y es la modificación que se hizo, adjudicarle ese mantenimiento, que también se paga eso como peaje en sombra incrementando la tarifa. Ese es el dato que se da.

El cálculo del rescate, sinceramente, no lo hemos hecho. De los cuadros que hay, en el cuadro del canon, el que tiene ahí, se puede tener una idea, pero, vamos, aproximada, porque tampoco es real. En esta columna final de los euros corrientes, de los 1.157 millones, vemos que 782 corresponderían al canon de construcción y financiación, 232 serían el canon de explotación y mantenimiento, 76 la revisión de precios y 67 el mantenimiento extra. Bueno, eso nos puede dar una idea de lo que está previsto pagar; teniendo en cuenta que esto es lo que está previsto pagar con este tráfico establecido a lo largo de los veinticinco años de concesión. Entonces, lo que correspondería a la obra en este caso serían estos 782 millones. Claro, descontar ahora esto sería una negociación de otro tipo. Simplemente digo esto como una cifra que sale de estos datos, por tener una ligera idea, pero, vamos, no está estudiado ni analizado.

Y en cuanto a los avales sobre los préstamos bancarios, todos los préstamos que consigue la empresa adjudicataria son informados al Gobierno, que da su autorización a los préstamos. Creo que no hay ningún aval específico del Gobierno, lo que sí hay es una garantía de que el Gobierno tiene un compromiso formal o no formal pero sí un compromiso de pagar un canon, y normalmente en todas las adjudicaciones vía peaje en sombra se autoriza lo que se llama la titulación, que en este

caso todavía no se ha utilizado, que es la posibilidad de que la empresa adjudicataria, con cargo a esos futuros cánones que va a cobrar, pueda hacer instrumentos financieros, pero normalmente siempre con cargo a esos cánones, no hay, me parece, garantía específica sobre estos préstamos.

Y esto es lo que yo tenía que decir. Muchas gracias.

SR. SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA DE COMPTOS (Sr. Ordoqui Urdaci): *Con su permiso, buenos días, egun on. Varios portavoces piden una valoración de legalidad a la Cámara de Comptos sobre las modificaciones, y, bueno, quizás lo primero que tengo que decir es que la Cámara de Comptos no es ningún tribunal de justicia ni un consejo consultivo jurídico, los análisis de legalidad que hacemos son siempre al hilo de la fiscalización, al hilo de la auditoría, pero, bueno, puesto a darla, con estas limitaciones, señalaremos que, desde el punto de vista formal, los expedientes están completos, podríamos decir impecables, desde el punto de vista de la revisión. En el caso de las dos modificaciones hay una solicitud de la empresa, que es asumida por los servicios técnicos del Departamento de Obras Públicas. Esa solicitud, avalada por los servicios técnicos, pasa a informe jurídico favorable, informe de intervención favorable, acuerdo del Gobierno de Navarra, en algunos casos, porque afecta a gastos plurianuales, y orden del Consejero de Obras Públicas autorizando las dos modificaciones. Desde el punto de vista formal, no tenemos ningún reparo.*

Desde el punto de vista de fondo, ahí, como todo en derecho es discutible, no compartimos el criterio que ha seguido el Gobierno de Navarra en cuanto a estas dos modificaciones: el expediente de aceleración y el expediente de revisión de precios. ¿Por qué? En cuanto al expediente de aceleración, porque no estaba previsto en el pliego. El pliego es la norma básica del contrato, lo que establece las reglas de juego que sirven de base para las relaciones de la Administración con los licitadores que optan a una contratación y después con el que resulta designado, y no estaba previsto. La Administración aduce razones de interés público, se basa en unas estimaciones de la empresa de esos mayores costos que le va a suponer la aceleración de las obras y se acepta. ¿La revisión oficial de precios? No es que no estuviese previsto, estaba previsto lo contrario, que la revisión de precios no se tendría en cuenta a efectos del cálculo de las tarifas, y la modificación modifica cláusulas del pliego. Eso para nosotros es importante porque vuelvo a reiterar que el pliego es el documento que establece las reglas de juego entre la Administración y el contratista y los licitadores y en este caso se han cambiado.

Ha habido una pregunta sobre qué efecto produce eso, sobre si se está incrementando el efecto de la revisión de precios en las tarifas a pagar. Pues la opinión de la Cámara de Comptos es que sí. Estamos en una concesión de obras públicas, la remuneración al contratista no viene por la obra que ha realizado, en cuyo caso computaría la revisión de precios como un concepto más, sino que viene a través de unas tarifas que se le empiezan a pagar cuando la infraestructura se pone en servicio. ¿Qué ha ocurrido aquí? Que en el cómputo final del coste de las obras, que sirve de base para calcular las tarifas, se ha computado la revisión de precios, no pasaría nada, pero las tarifas calculadas en 2007, computando la revisión de precio, se vuelven a actualizar desde 2002 con los IPC desde 2002 hasta 2007, con lo cual, lo que decimos es que entendemos que la depreciación que produce el paso del tiempo en las obras se le está compensando al contratista por encima de lo previsto. Si la revisión de precios hubiese computado hasta el 2007 y a partir de ahí se calcula la tarifa y se empieza a actualizar la tarifa a partir de 2007 en adelante, sería completamente correcto. El asunto es que la remuneración al contratista viene por las tarifas, para computar las tarifas definitivas se incluye la revisión de precio y esas tarifas se vuelven a actualizar con el IPC desde 2002. En ese sentido, entendemos que ese concepto está incorrectamente incluido.

¿Qué debería hacer la Administración, a nuestro juicio? Pues analizar la cuestión, son conocedores del asunto, ellos lo defienden entendiendo que es una interpretación, que el pliego era confuso, que era complejo, que era oscuro y que la confusión de algunas cláusulas del pliego que decían que se estimaba la revisión de precios a unos efectos y no a otros no puede favorecer al responsable del pliego, que es la Administración, y por eso aceptan la reclamación del contratista. Bueno, pues si la Administración quisiese dar marcha atrás lo único que tendría que hacer sería proceder a una revisión de oficio de los actos administrativos, pero, bueno, no sabemos si lo hará o no lo hará.

Lo que sí es importante destacar es que estamos en una concesión, que no estamos en una obra y que en la concesión la remuneración al contratista viene por las tarifas y ya estaba previsto en el pliego que las tarifas se actualizarían desde 2002. Por eso se puede estar produciendo ese efecto multiplicador, computar la depreciación por el paso del tiempo por un lado y por otro. Nada más. Gracias.

SR. PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE COMPTOS (Sr. Muñoz Garde): *Para terminar nuestra intervención, aunque luego puede haber otro turno de preguntas, quisiera indicar que como Presidente de la Cámara de Comptos comparto*

plenamente lo dicho por los dos técnicos, Jesús Muruzábal y el director de la Asesoría Jurídica. Nada más. Si quieren otro turno de preguntas, la Presidenta tiene la palabra.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Carmona Blasco): Muchas gracias, señor Muruzábal, señor Ordoqui, señor Muñoz. No sé si alguno de los portavoces de los grupos quieren un segundo turno, aparte del señor Lizarbe. Muy bien. Señor Lizarbe, tiene la palabra.

SR. LIZARBE BAZTÁN: Gracias, señora Presidenta. Seré breve. Quiero hacer una serie de consideraciones y terminar con una pregunta que tal vez no ha quedado suficientemente clara pero que yo creo que sí que puede todavía arrojar algún dato más de interés. En cualquier caso, aquí da la sensación de que se está exagerando y de que se están confundiendo y sumando números que no hay que sumar. Vamos, a mí me parece que aquí hay una contundencia clara por parte de la Cámara de Comptos, y las intervenciones tanto del secretario general como del auditor en esta contestación han sido suficientemente claras. Es el 15 por ciento del Capítulo II lo que queda afectado por estos compromisos financieros. Y dice el señor Burguete: bueno, es que habrá que hacer más cosas. Si yo no digo que no, claro que habrá que hacer más cosas, lo que digo es que lo que vayamos a hacer sepamos qué afectación va a tener en el Capítulo II. Por ejemplo, ¿el 20 por ciento?, ¿el 16?, ¿el 40?, ¿el 50?, ¿el 70? ¿Cuánto? Bueno, pues vamos a ver cuánto queremos, porque es ahora cuando nos enteramos que por estas tres decisiones, sobre las cuales, por cierto, había alternativa y se dijo respecto a cada una de las tres en su momento, en qué queda ese porcentaje. Que la decisión política no sea: vamos a hacer esto. No, vamos a hacerlo, sí, pero vamos a ver exactamente qué es lo que puede suponer, porque lo que se haga y quede de alguna forma comprometido financieramente está hipotecando, nunca mejor dicho, lo que luego se puede hacer. Porque ¿con esto que se ha hecho estamos de acuerdo? Desde luego, con la Autovía del Camino sí, sin ningún género de dudas, pero imagínense que se les ocurre hacer un puente innecesario o cualquier otra cosa de estas que se le suele ocurrir a la derecha para mayor gloria del país. Claro, ¿qué vamos a hacer luego?, ¿desmontarlo? Pues, evidentemente, no.

En cualquier caso, al señor García Adanero, que ha intervenido con la habilidad que le suele caracterizar, y no se preocupe que no va a dar lugar a mayor controversia, simplemente quiero dejarle clara una cosa. Yo creo que los dos tenemos razón en un tema concreto. En los programas electorales del año 1999 de las diferentes formaciones políticas al Parlamento de Navarra sola-

mente el Partido Socialista hablaba de hacer una autovía hasta Logroño, UPN de lo que hablaba en su programa era de hacer una autovía hasta Estella y mejorar la carretera de Estella a Los Arcos. Esa es la realidad.

¿Que se ha pasado de treinta a veinticinco años? Cierto, pero como ha dejado bien clara la comparecencia del Presidente, del Secretario General y del Auditor, estamos hablando de un incremento en la previsión de tráfico de 6,5 mil millones a 7,2 mil millones de vehículos, lo que supone un 20 por ciento de incremento del tráfico. Y además de ese 20 por ciento de incremento del tráfico se aumenta un 9,9 el canon a pagar en veinticinco años. Por lo tanto, no estamos sumando cosas distintas. Se baja de treinta a veinticinco años pero aumentando el 20 por ciento el tráfico previsto y, además, aumentando en 9,9 el canon, un 10 por ciento. Por lo tanto, bien, hay rebaja de años, pero hay un incremento de tráfico del 20 por ciento y un incremento del canon del 10 por ciento, cosa que, en fin, lo digo por no sumar todo, porque todos los que somos de letras, pues al final, ¿verdad?, bueno, pues también ustedes es evidente que tendrían que sumar un poquito mejor en ese sentido.

En cualquier caso, a mí me parece que no es que haya aquí ninguna conversión hacia un sistema o hacia otro sistema, es decir, nosotros no estamos criticando en esta comparecencia por criticar en sí mismo el sistema de peaje en la sombra, sino la gestión que han hecho UPN y CDN del sistema de peaje en la sombra en estas actuaciones, que es una cuestión diferente, claro, porque según como se utilice se podrá estar de acuerdo o no con el sistema, bien, pero además se podrá estar de acuerdo o no con la gestión que del sistema se está realizando. Y lo que es evidente es que aquí no hay discrepancias o lagunas, hay contundencia por parte de la Cámara de Comptos, que no comparte el criterio ni de aceleración ni de revisión de precios, por lo tanto, esa es la diferencia. Ya hablaremos cuando quieran del sistema del peaje en la sombra en su conjunto, pero de lo que estamos hablando ahora es exclusivamente de esa cuestión.

Por lo tanto, a mí me parece, y termino, que el sistema de revisión de precios, que, por cierto, aunque es un contrato de concesión y no de obra ya contemplaba un concreto sistema para revisar esos precios, que no se ha utilizado, se ha utilizado otro bien distinto que nada tiene que ver, evidentemente, con el del contrato de concesión.

El pliego no está claro. ¿Quién hizo el pliego? El Parlamento no, la oposición no, la Cámara de Comptos tampoco; el pliego lo hizo el Gobierno de UPN y CDN, al cual le presentan una solicitud de revisión para recibir más dinero por la aceleración que en todo caso se iba a producir y el que hizo el pliego, al parecer mal, dice: como el pliego

está mal, te concedo lo que me pides. Hombre, un poco de seriedad, señorías. Esto es un auténtico cúmulo de despropósitos.

Concluyo. ¿Es legal lo que se ha hecho? Suponemos que sí. En ningún momento hemos dicho nada de ilegalidad, suponemos que sí. ¿Es transparente? No. ¿Es correcto? No. Por lo tanto, vamos a tener las cosas bastante claras. Y, miren, la pregunta, que se me olvidaba, dice: ¿De cuántos kilómetros estamos hablando cuando dice: a pagar por vehículo/kilómetro/año? No del total, sino ese canon por vehículo/año, ¿de cuántos kilómetros? ¿Son setenta? ¿Son setenta y cinco kilómetros? ¿Son ochenta? ¿Cuántos son los kilómetros exactos que tiene la autovía de Pamplona a Logroño a los que se aplica la fórmula de vehículo/kilómetro/año? O sea, no digo son 59.000 millones de..., no, sino que digo: ¿sobre cuántos kilómetros se aplica la fórmula?, que es algo que por lo menos a nosotros no nos ha quedado claro.

Y quiero terminar con una frase aplicada a la utilización y la gestión que del sistema del peaje en la sombra se ha hecho en esta autovía Pamplona-Logroño, que es una frase o una expresión castellana muy conocida y está clara: de cueros ajenos, largas correas. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Carmona Blasco): *Muchas gracias, señor Lizarbe. Señor Erro, tiene la palabra.*

SR. ERRO ARMENDÁRIZ: *Intervengo para decir que mi grupo sí cuestiona el sistema, cuestiona el peaje en la sombra, porque creemos que hay otras fórmulas, y a pesar de que parece que anda un poco desmemoriado el portavoz de UPN, Izquierda Unida sí que planteó alternativas y propuestas, y es sencillamente ir a un préstamo o a la deuda, que, evidentemente, son mecanismos que las Administraciones Públicas, aunque limitadas, evidentemente, por la normativa europea, tienen posibilidad de realizar; como también he señalado que ya se hizo, por ejemplo, en la adquisición del 1 por ciento de Iberdrola y en aquel momento parecía que tenía toda la justificación y todos los parabienes del Gobierno de UPN y CDN.*

El problema, a nuestro juicio, es que no han ido a la Caja a pedir un préstamo hipotecario para una vivienda, han ido a una de estas ofertas de crédito directo que aparecen de madrugada en nuestros televisores a un tipo de interés que..., me voy a preocupar por saber de qué estamos hablando. Estamos hablando de 1.157 millones que se pagan a veinticinco años por una obra de 386 millones. Vamos a ver qué interés de beneficio se le otorga a la empresa a la que se le ha contratado ese préstamo. Creo que no será precisamente el porcentaje del crédito hipotecario con el que

adquirimos los ciudadanos de a pie nuestras viviendas.

A nosotros nos da la sensación de que aquí ha habido una exigencia por parte de la empresa adjudicataria de un incremento del beneficio y que el Gobierno se ha dedicado a vestir el santo, desde las lagunas interpretativas que el propio pliego determina, que llevan a la contradicción entre lo que opina el Gobierno y lo que opina la Cámara de Comptos en cuanto al tema, por ejemplo, de la revisión oficial de precios.

Y me parece que es grave, me parece que es muy grave, porque aquí nuevamente da la sensación de que un grupo determinado de empresas determina las acciones del poder público. No es la Administración la que establece las prioridades de actuación sino que es la iniciativa privada la que las establece. En todo momento ustedes han señalado que siempre todas las modificaciones del contrato se han hecho a iniciativa de la empresa adjudicataria, no a iniciativa de la Administración. Y eso me parece que es de una gravedad importante y, desde luego, Izquierda Unida va a exigir el próximo jueves, cuando comparezca aquí el Consejero, la revisión de oficio de los actos administrativos y, si no, evidentemente, este Parlamento algún tipo de iniciativa podrá establecer para que se le exija de una forma taxativa a la Administración. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Carmona Blasco): *Muchas gracias, señor Erro. Señor García Adanero, tiene la palabra.*

SR. GARCÍA ADANERO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Voy a intervenir muy brevemente, a raíz de la intervención del señor Erro, para aclarar que, lógicamente, si vamos a aplicar el rigor que está aplicando él al decir que la obra que iba a costar 387 cuesta 1.157, si ese es el rigor que el señor Erro va a aplicar en todas sus intervenciones en el Parlamento, lógicamente, yo creo que solo analizando las intervenciones queda en evidencia que en este momento no sabe de qué números está hablando. Muchas gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Carmona Blasco): *Muchas gracias, señor García Adanero. Señor Ramirez.*

SR. RAMIREZ ERRO: *Gracias, señora Presidenta. Intervendré muy brevemente para constatar que nosotros mostramos nuestra plena coincidencia con la valoración que ha hecho la Cámara de Comptos y nuestra preocupación por la modificación de unos pliegos para una revisión de precios que no estaba contemplada y por la modificación del criterio original en cuanto a adelanto, cuya prima se sustentaba en que la concesionaria iba a empezar a cobrar el canon a partir del día siguiente de finalizar las obras, por lo tanto, ya*

estaba estipulado qué beneficio iba a tener la concesionaria por poner en servicio de un modo adelantado las infraestructuras de las que estamos hablando. Pero si hay una serie de cuestiones que nosotros tres quisiéramos poner de manifiesto. En primer lugar, cuando hemos preguntado el costo del rescate, nosotros entendíamos que quizás la Administración podría aligerar gastos en el sentido de los beneficios industriales que, efectivamente, se debe llevar una empresa y no la Administración Pública y que en ese cómputo quizás pudiese resultar interesante el monto total para poder valorar la posibilidad del rescate de la misma.

En cuanto al mantenimiento, claro, a nosotros nos surgen dudas. Sobre todo teniendo en cuenta que el 70 por ciento de la tarifa es relativo a inversión y el 30 por ciento a mantenimiento, nosotros tenemos nuestras dudas de que, efectivamente, ese incremento de mantenimiento extra, esa repercusión que tiene haya supuesto algún tipo de ahorro para la Administración, es decir, ¿qué servicios, qué dinero se ha ahorrado la Administración a costa, de alguna forma, de proyectar el mantenimiento a la concesionaria y de qué servicios estamos hablando? Lo preguntaremos.

Pero, en cualquier caso, y termino con esto, nosotros le agradecemos la respuesta a la pregunta que hemos realizado con respecto a qué posibilidades podían señalar ustedes o qué camino podían indicar en su recomendación, y leo textualmente, de en su caso adoptar las medidas pertinentes y, lógicamente, vamos a solicitar la petición de la revisión de oficio de los actos administrativos porque, indudablemente, no hay una justificación, o no se ha dicho o no existe, para lograr estar de acuerdo con que al final de todo este resultado, de todas estas pequeñas irregularidades o incongruencias salga perjudicada la Administración Pública abonando o pagando más dinero que el que en un principio, y según los pliegos, estaba justificado pagar. Y si por un mismo servicio se paga más cuando se puede pagar menos eso es un ejercicio de mala gestión de nuestros fondos públicos, y siempre que haya fórmulas

para resolver el error o por lo menos reenfocarlo desde Nafarroa Bai haremos todo lo posible. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Carmona Blasco): *Muchas gracias, señor Ramirez. Señor Muñoz, tiene la palabra.*

SR. PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE COMPTOS (Sr. Muñoz Garde): *Únicamente para contestar a la pregunta, porque no ha habido otra, del señor Lizarbe, el señor Muruzábal, que se lo sabe de memoria, puede contestar.*

SR. AUDITOR DE LA CÁMARA DE COMPTOS (Sr. Muruzábal Lerga): *Aunque en este trabajo lo que hemos mirado ha sido todo lo que hacía referencia al canon —en la página 13 se dice que ni en el caso de la autovía ni en el de las zonas regables se ha efectuado una revisión completa de los expedientes, por lo que no se analizan otros aspectos como adjudicaciones, sistemas de medición del tráfico, del agua, etcétera—, como digo, aunque no hemos hecho, algo hemos visto. Entonces, en el caso de la autovía la tarifa por kilómetro, vehículo y año es kilómetro, vehículo y año. Lo que hay son unos sistemas de medición —no hemos comprobado nada, ¿eh?— en las entradas y en las salidas, solo que por diferencia se sabe cuántos kilómetros recorre cada vehículo a lo largo de la autovía. Aquí por lo que se paga es por kilómetro recorrido, es decir, si uno hace desde Cizur hasta Puente, que son quince kilómetros, se pagará por quince kilómetros, si hace de Zizur a Estella son treinta, se pagará por treinta. O sea, la tarifa es por vehículo, kilómetro y año, con un sistema de medición en las entradas y las salidas, con lo cual, por diferencia se sabe los kilómetros recorridos. No sé si con eso queda claro.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Carmona Blasco): *Muchas gracias, señor Muruzábal. No habiendo más puntos que tratar en el orden del día, levantamos la sesión. Muchas gracias, señoras y señores Parlamentarios.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 12 HORAS Y 18 MINUTOS.)