# DIARIO DE SESIONES

DEL

# PARLAMENTO DE NAVARRA

V Legislatura | Pamplona, 21 de octubre de 1999 | NÚM. 2


## COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. Dª ELENA TORRES MIRANDA

### SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 21 DE OCTUBRE DE 1999

**ORDEN DEL DÍA**

—— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Gobierno de Navarra, para informar sobre el acuerdo alcanzado el pasado 1 de junio con Autopistas de Navarra, SA.

—— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente de Autopistas de Navarra, SA, para informar sobre el acuerdo alcanzado el pasado 1 de junio con el Gobierno de Navarra.

# SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 36 minutos.

**Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Gobierno de Navarra, para informar sobre el acuerdo alcanzado el pasado 1 de junio con Autopistas de Navarra, SA. (Pág. 2).**

Abre la sesión la Presidenta de la Comisión, señora Torres Miranda, quien cede la palabra al representante del grupo solicitante de la comparecencia, señor Lizarbe Baztán (G.P. «Socialistas del Parlamento de Navarra») (Pág. 2).

A continuación interviene el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señor Palacios Zuasti (Pág. 3).

Se suspende la sesión a las 17 horas y 8 minutos.

Se reanuda la sesión a las 17 horas y 21 minutos.

En el primer turno de intervenciones toman la palabra los señores Lizarbe Baztán, a quien contesta el Consejero, Muñoz Trigo (G.P. «Euskal Herritarrok»), Nuin Moreno (G.P. «Izquierda Unida-Ezker Batua de Navarra»), Alli Aranguren (G.P. «Convergencia de Demócratas de Navarra») y Goikoetxea Askorbe (G.P. «Eusko Alkartasuna/Eusko Alderdi Jeltzalea-Partido Nacionalista Vasco»), a quienes contesta, conjuntamente, el Consejero (Pág. 7).

En un segundo turno interviene el señor Goikoetxea Askorbe, a quien responde el Consejero (Pág. 19).

Se suspende la sesión a las 18 horas y 41 minutos.

Se reanuda la sesión a las 19 horas.

**Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente de Autopistas de Navarra, SA, para informar sobre el acuerdo alcanzado el pasado 1 de junio con el Gobierno de Navarra (Pág. 20).**

Interviene el señor Lizarbe Baztán, a quien contesta el Presidente de Autopistas de Navarra, SA, señor Aizpún Tuero (Pág. 20).

A continuación toman la palabra los señores Nuin Moreno y Goikoetxea Askorbe, a quienes contesta, tras cada intervención, el Presidente de Autopistas de Navarra, SA, señor Aizpún Tuero (Pág. 22).

De nuevo interviene el señor Lizarbe Baztán, y le responde el señor Aizpún Tuero (Pág. 22).

Se levanta la sesión a las 19 horas y 25 minutos.

---

(COMIENZA LA SESION A LAS 16 HORAS Y 36 MINUTOS.)

**Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Gobierno de Navarra para informar sobre el acuerdo alcanzado el pasado 1 de junio con Autopistas de Navarra, SA.**

SRA. PRESIDENTA (Sra. Torres Miranda): *Buenas tardes. Comienza la sesión. El primer punto del orden del día es la comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Gobierno de Navarra para informar sobre el acuerdo alcanzado el pasado 1 de junio con Autopistas de Navarra, solicitada por el Grupo Parlamentario Socialistas del Parlamento de Navarra. Antes de iniciar la comparecencia, tenemos que dar la bienvenida al Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, y al señor Miranda, que le acompaña. Tiene la palabra el señor Lizarbe.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Muchas gracias, señora Presidenta. También por parte de mi grupo doy la bienvenida al señor Consejero y al señor Miranda. Voy a justificar muy brevemente la solicitud de comparecencia. Éste es un tema muy conocido por el conjunto de los ciudadanos navarros, sobre todo porque han tenido la oportunidad de informarse con toda profusión de medios visuales, publicitarios y de toda índole, fundamentalmente entre los días 1 y 13 de junio del presente año 1999, días que, curiosamente, coincidían con una campaña electoral en la que se iban a renovar nada menos que nuestras instituciones forales.*

*En esa campaña publicitaria, de la que nos gustaría conocer cuánto ha costado, quién la ha realizado y por orden de quién se llevó a la práctica, los navarros tuvimos la ocasión de conocer que así como los gobiernos socialistas, entre el año 1984 y 1991, descontado el IPC, no habían tenido peor idea que subir las tarifas de la autopista nada menos que un 36 por ciento y que al Gobierno tripartito ni se le ocurrió tocarlas, curiosamente, y por bondades intrínsecas de las personas que dirigen el departamento y la empresa Autopistas de Navarra, tuvieron la idea de proceder a un descuento de 63 por ciento, descuento que, por otra*

*parte, desde el punto de vista jurídico, tampoco está claro cuál es, porque si vemos la factura que cada mes nos manda Audenasa a los usuarios de la autopista, observamos que hay una cantidad total sobre la cual no se gira el correspondiente IVA y que finalmente aparece un epígrafe donde dice: "Subvención Gobierno de Navarra". Así, por ejemplo, el recibo de quien está utilizando la palabra en estos momentos, correspondiente al mes de julio de este año, era de un total de 10.000 pesetas, pero debido, al parecer, al buen hacer del Gobierno de Navarra figuraba "Subvención Gobierno de Navarra: 5.000; total: 5.000"; más el IVA, el total.*

*Con lo cual, viendo todo este tipo de cosas, yo creo que el Consejero nos tendrá que explicar muy detalladamente, primero, el contenido del acuerdo de 1 de junio entre Autopistas de Navarra, sociedad anónima, y el Gobierno de Navarra. ¿Cuánto dinero le ha costado al Gobierno de Navarra la firma de dicho convenio? ¿Cuáles son los acuerdos concretos del mismo? ¿Cuánto ha costado la campaña de publicidad que realizó Autopistas de Navarra, por indicación de quién se hizo y quién la diseñó y la ejecutó? Y además nos tendrá que decir concretamente si dentro de todo ese* pack *con el que se nos obsequió al conjunto de los ciudadanos navarros –algunos creemos que a raíz de la campaña publicitaria de tipo electoral que todo el mundo conocía que iba a realizar mi partido–, repito, de ese paquete, a efectos de transcripción en el acta, porque el término todavía no ha sido recogido más allá de los ámbitos de ferreterías por el diccionario de la Real Academia de la Lengua, que se nos diga si las cartas de fecha 30 de julio de 1999 y la posterior de 16 de agosto de 1999, de Autopistas de Navarra a los usuarios, formaban parte también del convenio. Es decir, se rebajan las tarifas, dejando muy claro que es a cambio de aumentar el plazo de concesión, creo que en quince años, pero se quita el resto de las ventajas que tenían los usuarios, sin aclarar cuáles son estas ventajas, porque se nos decía literalmente: "Hemos concentrado toda nuestra oferta comercial en la reducción del precio del peaje para nuestros clientes habituales, sustituyendo otros posibles servicios que acompañaban al uso de la tarjeta, que no representaban grandes ventajas para la mayoría de los usuarios, por ejemplo, el seguro de vida", pero, como sabemos los usuarios de la autopista, hay otra serie de servicios inherentes al uso de la tarjeta que no sabemos muy bien si también desaparecen, como es tener la grúa gratis en caso de accidente y tantas otras cosas, algunas de las cuales se venían a detallar.*

*En definitiva, queremos saber si todo esto es producto exclusivamente de la labor comercial y gerencial de Audenasa o si obedece a instrucciones del Gobierno de Navarra. También nos gustaría saber si por parte del Gobierno se le indicó a Audenasa la concentración de esos anuncios publicitarios en los días de campaña o fue una decisión de la empresa exclusivamente y también nos gustaría saber qué conversaciones o reuniones hubo entre el Gobierno y Audenasa, entre Audenasa y la representación sindical de los trabajadores antes y durante la campaña electoral, tendentes a la configuración posible del criterio de los trabajadores en relación con esta cuestión. Asimismo, nos gustaría saber si a raíz de este acuerdo ha habido alguna indicación a los regidores de la empresa, y de éstos a los trabajadores de la misma, para convencer de la bonanza de la privatización de la propiedad pública de las acciones de Navarra y del Estado en Audenasa.*

*En definitiva, señor Consejero, como comprenderá, y más allá de los gráficos que nos explicará en su comparecencia, nosotros pensamos que ha habido un uso claramente electoralista del tema. No dudamos de que se ha tratado de buscar unas mejores condiciones de uso para el conjunto de los ciudadanos navarros, pero creemos que ha habido un segundo motivo, que ha sido la coincidencia con la campaña electoral deliberadamente.*

*Me imagino que también el Consejero tendrá explicaciones para decirnos cómo es posible que incluso* spots *de radio y de televisión se emitiesen el mismo día de las elecciones, el 13 de junio.*

*En definitiva, que salvo que el señor Consejero nos convenza, creemos que estamos ante un auténtico despropósito gubernamental –luego se lo diremos también a la empresa cuando comparezca–que tenía unos fines, además de mejorar el servicio, queremos imaginar, siempre a costa, lógicamente, de estar pagando quince años más, que esto también será cuestión de que lo conozcan los ciudadanos navarros, con un claro interés electoral. Muchas gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Torres Miranda): *Gracias, señor Lizarbe. Nos saltamos de alguna manera el Reglamento, creo que no es de recibo suspender la sesión, y tiene la palabra el señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias, señora Presidenta. Empezando por el final, no se ha aumentado el plazo de la concesión con el convenio que se firmó en el mes de mayo.*

*Señora Presidenta, señoras y señores Parlamentarios, muy buenas tardes. El pasado día 26 de agosto tuvo entrada en el registro general de este Parlamento de Navarra un escrito, de fecha 24 del mismo mes, firmado por el portavoz del Grupo Parlamentario Socialistas del Parlamento de Navarra, don Juan José Lizarbe, que me ha precedido en el uso de la palabra, en el que decía que dicho*

*grupo parlamentario estimaba necesaria la comparecencia del responsable en el Gobierno de Navarra ante la Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras del Parlamento de Navarra para que informase con todo detalle de todo lo relacionado con el acuerdo aplicado el 1 de junio entre Autopistas de Navarra, SA y el Gobierno de Navarra, y de los detalles de su aplicación en lo relativo a los descuentos y a los recortes de servicios de los que disfrutaban algunos usuarios.*

*En dicho escrito, y como justificación de la petición de comparecencia, se decía lo siguiente. "El pasado primero de junio comenzó a aplicarse un acuerdo entre Autopistas de Navarra y el Gobierno de Navarra, que ofrecía mayores descuentos en la autopista de Navarra para aquellos usuarios que utilizaban la tarjeta de Audenasa en el pago del peaje. La aplicación de estos descuentos y el nuevo acuerdo señalado fue motivo de una colosal campaña de publicidad con un importante coste, en la que no se informó de recorte alguno para los usuarios de la tarjeta en los beneficios de los que estaban disfrutando hasta entonces. Sin embargo, con fecha 30 de julio de 1999 se está enviando a los usuarios con tarjeta una carta escrita en la que se comunica que la reducción del precio del peaje comporta la sustitución de otros posibles servicios que acompañaban al uso de la tarjeta". Hasta aquí la justificación de la petición de comparecencia.*

*Por tanto, y de conformidad con lo recogido en el escrito presentado por el Grupo Parlamentario Socialistas del Parlamento de Navarra, podría circunscribirme exclusivamente a comentar el hecho, por otra parte ya subsanado, de la carta-circular, de fecha 30 de julio, que Audenasa remitió a los titulares de la tarjeta A-15, en la que les comunicaba que iba a proceder a suprimir algunos servicios que acompañaban al uso de la tarjeta.*

*No obstante, estimo que dado que esa iniciativa, que, insisto, ya fue corregida, parece que vino motivada por la última rebaja de peajes que fue propiciada por el Gobierno de Navarra a través del uso de la tarjeta A-15, creo que es obligado por mi parte ponerles al corriente de los últimos datos que poseemos para conocer la evolución de la autopista, en los que se ve cuál ha sido la eficacia de las medidas adoptadas y, al mismo tiempo, analizar otros parámetros que considero indispensables plantear ante sus señorías.*

*Antes de pasar a detallar con datos cuál ha sido la evolución y cuál es la situación actual, debo situarme en el origen de esta comparecencia, es decir, la incertidumbre causada por la propuesta de eliminar ciertas ventajas a los usuarios de la tarjeta A-15, coincidiendo con la entrada en vigor de los nuevos peajes.*

*Es cierto que Audenasa se dirigió,* motu proprio *y sin consultar con el Gobierno de Navarra, a los titulares de la tarjeta A-15, anunciándoles las medidas adoptadas en cuanto a la rebaja de peajes y comunicándoles también la posible supresión de dos ventajas asociadas al uso de dicha tarjeta. En particular, el seguro de vida por fallecimiento en caso de accidente de tráfico en la autopista y la posibilidad de utilizar la tarjeta A-15 como medio de pago en otras autopistas de peaje.*

*Como se pueden imaginar, y si no yo se lo confirmo, dichas medidas no estaban contempladas en el convenio firmado con Audenasa el pasado 26 de mayo.*

*En el mismo momento en el que en el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones se tuvo conocimiento del contenido de tal escrito, que fue el viernes, 27 de agosto de 1999, se citó de inmediato a la dirección de Audenasa para darle las instrucciones oportunas para que se mantuvieran todas las ventajas existentes. La reunión se celebró en la mañana del lunes 30 de agosto y ese mismo día Audenasa dio una nota de prensa en la que comunicó que quedaban sin efecto las medidas que había anunciado en su carta-circular de 30 de julio.*

*Esta carta-circular, como ya les he dicho, Audenasa la envió* motu proprio *y sin consultar con el Gobierno de Navarra, y tenía una confusa redacción, pues en ella se decía que "gracias a un acuerdo con el Gobierno de Navarra hemos podido aumentar los descuentos..." –explicaba cuáles eran los descuentos tanto para los vehículos ligeros como para los pesados–, y después seguía diciendo: "Como pueden observar, estos descuentos son realmente importantes y representan un gran esfuerzo económico". En la carta-circular se daba a entender que el esfuerzo económico era de Audenasa, cuando en realidad era un esfuerzo del Gobierno de Navarra.*

*A continuación, en la segunda parte del escrito, es donde anunciaba los servicios, las medidas comerciales complementarias, que iba a proceder a suprimir Audenasa.*

*Como sus señorías conocen, la adopción de iniciativas, de medidas comerciales complementarias, como pueden ser el seguro de vida o el uso de la tarjeta A-15, corresponden única y exclusivamente a la dirección de Audenasa dentro de su política comercial y en ellas no interviene para nada el Gobierno de Navarra.*

*Por tanto, debo decirles, igualmente, que Audenasa podía plantear estas medidas cuando, dentro de su política comercial, lo estimase oportuno, si bien no cabe duda de que, en cualquier caso, serían analizadas por el Gobierno de Navarra como autoridad concedente.*

*Lo que el Gobierno de Navarra no podía admitir es que, tal y como se hacía en la carta-circular, tales medidas de reducción, de supresión de determinadas ventajas comerciales se ligasen a la puesta en marcha de la nueva rebaja de peajes derivados del convenio suscrito el 26 de mayo pasado –y no el 1 de junio, como por error se indica en el escrito de convocatoria de esta sesión– en el que, como les digo, y se puede ver en el convenio, el esfuerzo económico para la aplicación de los nuevos descuentos en los peajes de la autopista de Navarra A-15 lo realizaba íntegramente el Gobierno de Navarra.*

*La dirección de Audenasa, en la reunión que se celebró a primera hora de la mañana del lunes día 30 de agosto, en la que se le instó a reconsiderar la iniciativa que había adoptado, admitió de inmediato que no había correspondencia alguna entre la rebaja de peajes y dicha pérdida de ventajas comerciales, por lo que a lo largo de dicha mañana del lunes 30 de agosto de 1999 adoptó las medidas oportunas para dejar sin efecto dicho anuncio, tal y como se puede ver en las noticias que publicaron los periódicos locales al día siguiente, el día 31.*

*Por tanto, señorías, el asunto que nos ha convocado aquí fue plenamente subsanado una vez que el Gobierno de Navarra tuvo conocimiento del mismo, y creo que fue una llamada de atención oportuna la realizada en su día por el Partido Socialista sobre el contenido de dicho escrito remitido a los usuarios, y del cual el Gobierno de Navarra no tenía conocimiento.*

*Y, una vez que me he referido a este incidente, que es el que ha motivado la comparecencia, retomo, porque sin duda está ligado al contenido de esta comparecencia, la exposición sobre la evolución y resultados de las medidas adoptadas en la autopista A-15 ya que, sin duda, estimo que son de interés general, y considero que sus señorías desearán estar informados al respecto.*

*Como ya he indicado, el 26 de mayo de 1999, el Gobierno de Navarra y Audenasa firmaron un convenio por el cual el Gobierno de Navarra impulsaba una nueva rebaja sustancial de peajes de la autopista A-15. La repercusión económica que esta medida causase en Audenasa sería compensada por el Gobierno de Navarra. Para dicha aportación económica, el Gobierno de Navarra destinaría la parte de beneficios anuales que esperaba obtener del 50 por ciento del capital de Audenasa del que es propietario. Es obvio que, con anterioridad a su adopción, esta medida fue analizada con detalle en el sentido de intentar buscar un equilibrio entre la previsión de la disminución real de recaudación alcanzada por Audenasa tras la aplicación de estas medidas y la aportación económica del Gobierno al destinar su parte de beneficios a compensar esta iniciativa.*

*Tras la entrada en vigor de tales medidas y ante el nuevo escenario tarifario en la autopista de Navarra, considero que es obligado analizar los aspectos más relevantes de la evolución de Audenasa a partir de que en marzo de 1997 se iniciara la adopción de una serie de medidas tendentes a reducir el precio de uso de la autopista, en beneficio directo de sus usuarios y en beneficio indirecto de los usuarios de las carreteras que discurren en paralelo a ella.*

*Por ello, a continuación voy a centrarme en los tres aspectos que considero más significativos, y que son los siguientes: evolución de los precios del peaje en la autopista A-15, evolución del número de titulares y usuarios de tarjetas A-15, y evolución del tráfico registrado en la autopista A-15.*

*En relación con la evolución de precios de peaje, como sus señorías recordarán, hasta el momento han sido ya cuatro las iniciativas que desde el mes de marzo de 1997 ha adoptado el Gobierno de Navarra con la finalidad de rebajar sustancialmente los peajes de la autopista de Navarra A-15.*

*Estas cuatro medidas han sido las siguientes. En marzo de 1997, congelación de los precios de los peajes, sin proceder a la revisión anual del IPC. En septiembre de 1997, reducción del IVA al 7 por ciento para vehículos ligeros. El 10 de diciembre de 1997, modificación del contrato de concesión con Audenasa, por el que se rebajaban sustancialmente los peajes. Esta rebaja de peajes, junto con un plan de construcción de obras por parte de Audenasa, tuvo como contraprestación la ampliación del plazo de concesión, que es a lo que se refería el señor Lizarbe, y esto es el año 97, tal y como informé amplia y detalladamente ante esta misma Comisión en mi comparecencia del 12 de noviembre de 1997, a cuyo Diario de Sesiones me remito. Y la última, el 26 de mayo de 1999, convenio entre el Gobierno de Navarra y Audenasa, por el cual el Gobierno de Navarra propiciaba una nueva rebaja de peajes mediante descuentos a los usuarios de la tarjeta A-15, que, como saben ustedes, son fundamentalmente ciudadanos y empresas navarras, mediante una compensación económica a Audenasa.*

*Esta rebaja de peajes, a través de descuentos, se configuró de la forma siguiente. Vehículos ligeros: vuelta gratis en cualquier viaje de ida y vuelta realizado en menos de 72 horas. Vehículos pesados: descuento del 75 por ciento en todos los viajes del trayecto Tafalla-Pamplona, Pamplona-Tafalla, y descuento del 25 por ciento en todos los viajes del resto de tramos.*

*El conjunto de todas estas medidas, adoptadas entre marzo de 1997 y mayo de 1999 por el Gobierno de Navarra, ha supuesto una reducción notable del precio del uso de la autopista A-15, en especial*

*para los usuarios de la tarjeta A-15, que, como ya he dicho, son mayoritariamente ciudadanos y empresas navarras.*

*Dicha evolución de precios se recoge en los gráficos números 1 y 2 que se les han facilitado.*

*En el gráfico número 1 se ha recogido la evolución de tarifas de Audenasa en los últimos quince años, desde 1983, donde se aprecian las trayectorias crecientes de los peajes, hasta 1995. Como ven, en el año 83 es base 100 y pasamos a 153 por encima del IPC, está descontado el IPC, y luego también se aprecia la caída de un 63 por ciento entre 1997 y 1999. Es decir, en el año 1996 solamente se subió el IPC y no se subió como en años anteriores.*

*En el siguiente gráfico se aprecia la diferencia de tarifas que soportarían los usuarios si no se hubiese adoptado ninguna medida, en comparación con los precios actuales que se resumen para los usuarios de la tarjeta A-15. Para vehículos ligeros, como pueden ver ustedes, en el tramo entre Tafalla y Pamplona está en 4'9 pesetas/kilómetro, y si se hubiese seguido con la tendencia en estos momentos la tarifa sin rebajas sería de 15'50. Y en estos momentos, con las rebajas de los años 97 y 99, en el tramo, como digo, Tafalla-Pamplona está en 4'9, mientras que en el resto de los tramos está en 5'60 frente a 17'50.*

*Para vehículos pesados también nos encontramos con que en el tramo Tafalla-Pamplona está en 5'10 pesetas/kilómetro frente a las 31'20 que sería sin rebajas o las 18'20 que sería sólo con la rebaja que se produjo en el año 97. Y en el resto de tramos 16'90 frente a las 33'30 o 20'30 con el acuerdo del año 97.*

*Creo que no es necesario que les diga, porque sus señorías lo sabrán o lo pueden comprobar, que estos precios son, hoy por hoy, los más baratos de España en la red de autopistas de peaje.*

*En relación con los titulares y usuarios de la tarjeta A-15, en consonancia con dicha política de descuentos asociada al uso de la tarjeta A-15, puedo confirmarles a sus señorías que el número de ciudadanos y entidades que han solicitado dicha tarjeta desde el final del mes de mayo ha sido realmente espectacular.*

*Los datos más relevantes, que se recogen en el gráfico número 3, son, en primer lugar, que el número de tarjetas A-15 ha pasado a ser en agosto de 1999, tan sólo dos meses después de la entrada en vigor de la política de descuentos, de 35.118 frente a las 8.715 que había en circulación en el mismo mes del año anterior, es decir, en agosto de 1998; hoy me han facilitado los datos del mes de septiembre y a 30 de septiembre el número de tarjetas ya era de 37.445, es decir, el número sigue subiendo. Por lo tanto, en agosto ha habido un incremento de más de 26.000 usuarios con tarjeta A-15, lo que ha supuesto multiplicar por cuatro los titulares de este modo de pago.*

*En segundo lugar, y fiel muestra de la acogida de la medida diseñada, el uso de la tarjeta ha sido de 19.510 usuarios diferentes durante el mes de agosto, frente a los 4.998 del año anterior.*

*En definitiva, estas cifras representan que son mas de 35.000 los usuarios –37.000–, mayoritariamente navarros, los que tienen la tarjeta A-15, por lo que acuden a los descuentos, y que de ellos cerca de 20.000 la usan, como mínimo, una vez al mes.*

*Por tanto, señorías, nos encontramos ante un fenómeno de clara aceptación social que debe ser considerado como tal.*

*Y en relación con la evolución del tráfico, les tengo que decir que es evidente que todo lo anterior no sería significativo si no hubiese ido acompañado de una buena evolución en aquello que realmente se perseguía; es decir, en atraer la mayor circulación de tráfico posible hacia la autopista en descarga de las carreteras que discurren en paralelo a ella, es decir, la N-121 y la N-240.*

*En este sentido, creo que es necesario centrarnos en el tramo más significativo, representativo y problemático, es decir, en el tramo Tafalla-Pamplona. Se puede ver en el gráfico número 4 que se les ha facilitado. En él aparece la evolución y reparto del tráfico en el corredor entre la carretera N-121 y la autopista desde que se iniciaron las medidas de rebaja de peajes, que ha sido plenamente significativo.*

*Como pueden observar, se ha pasado de una situación para el tráfico en 1996 en que por la autopista circulaban 5.830 vehículos/día y por la carretera 9.940 vehículos/día, a la situación actual en que por la autopista circulan ya 9.791 vehículos/día y por la carretera se ha reducido a 8.961.*

*Por tanto, como pueden observar en estos datos, el tráfico por la carretera se ha reducido en un 10 por ciento, mientras que el tráfico por la autopista se ha incrementado en nada menos que un 60 por ciento. Y sobre todo, y más significativo, es que ya circulan por la autopista más vehículos que por la carretera, registrándose en la carretera un descenso de circulación.*

*Como pueden ver, la trayectoria creciente de tráfico por la carretera N-121, que llegó hasta los 10.135 vehículos/día en 1997, se quebró notablemente a partir de la rebaja de tarifas, tornándose en una trayectoria decreciente e ininterrumpida desde entonces. El dato correspondiente al tercer trimestre de 1999 se corregirá a final de año a la baja, una vez se diluya el efecto del tráfico veraniego.*

*Igualmente, como pueden ver, la tendencia incluso decreciente del uso de la autopista, en torno a tan solo 6.000 vehículos/día hasta 1997, cambió drásticamente desde el año 1998 al reflejarse el efecto tarifario, y se ampliará en 1999 con los nuevos descuentos.*

*Así pues, las medidas adoptadas han sido manifiestamente útiles, y no solamente en el tramo Tafalla-Pamplona, sino también en el resto de tramos. Así, por ejemplo, tengo los datos del mes de septiembre. Entre Valtierra y Tafalla se ha incrementado el tráfico en la autopista un 21'42 por ciento, mientras que en la carretera ha disminuido en este mes de septiembre un 1'87 por ciento. Entre Tafalla y Noáin ha aumentado en la autopista el 28 por ciento este mes, mientras que en la carretera 121 ha disminuido en el 15'26 por ciento. Y entre Berriozar y Gulina nos encontramos también con un incremento del 30'7 por ciento en la autopista frente a un descenso del 7'53 por ciento en la carretera.*

*No obstante, y como ya les he dicho en reiteradas ocasiones, mientras no cambie el* status *actual de Audenasa, nuestra obligación como Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones es seguir impulsando aquellas medidas que sirvan para facilitar la mayor captación de tráfico posible hacia ella. Es decir, nuestro objetivo tiene que ser que el mayor número posible de los usuarios del corredor la empleen, en especial si son navarros, para aprovecharla al máximo y para detraer el mayor número de vehículos, tanto ligeros como pesados, de las carreteras que discurren en paralelo a ella, la N-121 y la N-240, y en esa línea seguiremos. Esto es un punto y seguido y no un punto y final.*

*Parece evidente que por el corredor en el que se encuentra la autopista A-15 hay cuatro tipos de usuarios: los que la usan con pleno convencimiento, los que utilizan la autopista y se quejan de su precio, los que no la usan por razones de precio, y los que no la utilizan porque su recorrido no tiene alternativa a través de esta vía de comunicación.*

*En estos dos últimos grupos, los que todavía no la usan por su precio y los que no la pueden usar por no ser válida para sus recorridos, es donde los poderes públicos deben centrar su esfuerzo para mejorar sus condiciones de circulación. Para aquellos que todavía no la utilizan por motivos de precio, se deben seguir impulsando medidas de rebajas de peaje, una de ellas va a estar contemplada en el proyecto de Presupuestos para 2000, a través de una iniciativa del PSN-PSOE. Y para aquellos que deben usar necesariamente la carretera porque la autopista no les sirve para realizar el trayecto, facilitándoles sus condiciones de tráfico, mediante las mejoras que sean necesarias en las carreteras paralelas a la autopista.*

*Por tanto, señora Presidenta, señoras y señores Parlamentarios, este Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del que soy titular, en tanto en cuanto no se modifique la actual situación concesional, no cejará en seguir proponiendo y en llevar a la práctica cuantas nuevas iniciativas crea que son convenientes, en el ánimo de que realmente sean satisfactorias para los vecinos de la zona beneficiada por la autopista y para los usuarios de dicho corredor. Nada más. Muchas gracias por su atención y quedo a su disposición.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Torres Miranda): *Gracias, señor Consejero. Se suspende la sesión durante cinco minutos.*

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 17 HORAS Y 8 MINUTOS.)

---

(SE REANUDA LA SESION A LAS 17 HORAS Y 21 MINUTOS.)

SRA. PRESIDENTA (Sra. Torres Miranda): *Se reanuda la sesión. ¿Grupos que desean intervenir? Tiene la palabra el señor Lizarbe, le recuerdo que con un tiempo máximo de diez minutos.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Muchas gracias, señora Presidenta. Trataré de no agotarlos. No obstante, dada mi inexperiencia en esta Cámara, nunca acabaré de entender –sé por qué es, porque lo dice el Reglamento, no hago cuestión de ello todavía– que los Consejeros pueden hablar durante horas y horas y, en cambio, los que pedimos algo solamente durante diez minutos, pero así son las normas y, evidentemente, están para respetarlas, aunque también es verdad que reglamentos cambian reglamentos. Por lo tanto, yo espero que a lo largo de esta legislatura, tomando los modelos de otros lugares, podamos delimitar un poco el tema, sobre todo para evitar el aburrimiento y el sufrimiento que los profesionales de los medios de comunicación padecen debido a las largas exposiciones de los Consejeros, aunque es verdad que no es el caso de hoy.*

*Entrando en la materia, señor Consejero, no se escude usted en Audenasa, porque está a la vista que Audenasa cumple las indicaciones del Gobierno. Continuamente se dice: mientras el actual* status *sea así, mientras esto dependa de, mientras la gerencia, mientras la gestión, mientras tal. No, aquí se cometió un error, al parecer según nos dicen ahora, en la carta de 30 de julio, e inmediatamente el Gobierno indicó, por no decir ordenó, a Audenasa que la dejase sin efecto y quedó sin efecto. Por lo tanto, no se escude en que esto no va con el departamento, va con el departamento y va con el Gobierno, y mucho, evidentemente, tanto como que es una empresa pública.*

*Es verdad que el convenio no es de 1 de junio, es anterior, hay un error en la solicitud de compa - recencia porque se dice: "del acuerdo de 1 de junio" y quiere decir del acuerdo, como bien ha entendido el Consejero, que entró en vigor el día 1 de junio, y que el convenio por el que se prorroga - ba durante quince años más la concesión de la autopista no es el de 26 de mayo del 99, sino del año 1997. Esto es cierto y así, lógicamente, hay que reconocerlo. Pero, claro, dicho esto, lo cierto es que lo que se ha hecho es aumentar quince años más la concesión de autopista y a cambio de eso, sin que el Gobierno ponga un duro, aplicar una rebaja de tarifas en dos veces, una en el año 97, a finales del 97 y otra el 26 de mayo del 99. Claro, si esto es así, si es el mismo convenio y la empresa obtiene esa ventaja adicional que, al parecer, le permite la rebaja, nos han tomado el pelo desde finales del 97 hasta el 26 de mayo del 99, porque se amplió la concesión durante quince años y desde finales del 97 hasta, curiosamente, el 26 de mayo del 99, fecha que inicia también la campaña electo - ral propiamente dicha, no podemos gozar de esa serie de medidas.*

*Por lo tanto, la actitud del Gobierno anterior y del actual hasta el momento en lo que se refiere a la autopista –y digo el anterior porque en el ante - rior, usted también era Consejero del mismo depar - tamento y el Presidente también era Presidente del Gobierno– la actitud que han tenido en la negocia - ción y aplicación de ese convenio es de auténtica tomadura de pelo a los ciudadanos navarros. Y a partir de ahí cada uno dirá lo que le dé la gana, que en su derecho está, pero yo veo las cosas exac - tamente así en este sentido.*

*Me alegro mucho de que vea como acertada la iniciativa que tuvimos nosotros el día 26 de agosto, porque gracias a esa iniciativa se dejó sin efecto la intención de Audenasa de, a la vista de ese esfuer - zo económico, retirar el resto de las ventajas que tenían los usuarios.*

*Pero, claro, yo sigo sin aclararme y, si no nos lo aclara usted, ya nos lo aclarará Audenasa, espero. La carta de 30 de julio dice: "Como puede obser - var, estos descuentos son realmente importantes" –cierto– "y representan un gran esfuerzo económi - co". ¿De quién?, ¿del Gobierno o de Audenasa?, porque si es de Audenasa es evidente que es a cam - bio de tener quince años más de concesión, con lo cual, ha habido dos años que ha tenido esa ventaja adicional. Es decir, si fuésemos a una expropiación del bien, que es lo que propone algún otro grupo de esta Cámara –aunque no lo proponen se deduce claramente de la proposición de ley que han pre - sentado– habría que expropiar también el derecho que se tiene de concesión durante quince años.*

*Bien, si es por parte de la empresa, es evidente que desde finales del 97 hasta el día 1 de julio del 99 ha estado beneficiándose a cambio de nada, y si es por parte del Gobierno, pues tendrán que cuan - tificarse los ingresos que piensa obtener por la vía que fuera, o los beneficios que piensa obtener de su participación en Audenasa entre los ingresos en el correspondiente capítulo de ingresos de los Presu - puestos Generales de Navarra. Porque, claro, no pensará el Consejero, con esos beneficios, substra - erse al control presupuestario y llevarlos directa - mente, al margen de la contabilidad presupuesta - ria, a otro fin. Tendrán que ir al capítulo de ingresos de las Cuentas Generales de Navarra y de ahí al capítulo de gastos de donde diga este Parla - mento, que será a la autopista, a las carreteras de alrededor o, por ejemplo, a las carreteras que desembocan en Viana, que es una ciudad, como todos sabemos, que está a 90 kilómetros de la auto - pista. Pero eso lo tendremos que ver aquí, no lo tendrán que ver ni el consejo de administración de Audenasa ni su señoría, a pesar de que sea el Con - sejero.*

*Hay algo que yo tengo que decir porque usted no lo ha dicho, igual porque lo he dicho yo prime - ro, pero lo dice mucho, y lo comentábamos extrao - ficialmente o fuera de acta antes de empezar la sesión. Este gráfico es muy bonito, lo que hay aquí será más o menos cierto, y lo que viene a decir es que quien gobernaba del 83 al 91 subió el precio, es decir, el PSN-PSOE, que gobernaba, por cierto, apoyado en algunos pactos presupuestarios con UPN. Quien gobernaba de 1991 a 1995, es decir, el Gobierno que presidía el señor Alli, también fue tan insensible como el PSOE y subió los precios. Al tripartito no le dio tiempo y lo dejó como estaba. Y luego llegan ustedes y empiezan a bajar. ¿Por qué no nos hace el gráfico más grande? ¿Por qué no nos dice por qué razón del año 83 al año 95 hubo que subir el precio? ¿Qué pasó antes de 1983?*

*Muchos de los que estamos aquí, y aquí hay un portavoz parlamentario que fue Presidente del Gobierno nada menos que entre el 91 y el 95, sabe - mos, aunque sea a nivel ciudadano, cuáles fueron las razones para que en 1983 esta Comunidad tuviera que hacer un esfuerzo sin precedentes con dinero público para salvar de la quiebra la auto - pista de Navarra. ¿Quiénes eran los políticos que gobernaban Navarra antes de 1983 y quiénes eran los responsables de la autopista de Navarra antes de 1983? Hablando claro, si vamos a hablar de la historia, hablemos de la historia, sólo de la demo - crática, eso sí, a partir del 15 de junio del 77, no vamos a empezar a desenterrar nada aquí, pero, lógicamente, nos podemos llevar algunas sorpresas y podemos estar desatando la caja de los truenos. Por mí no hay ningún problema, porque lo que todos tenemos de historia hace tiempo que se desa - tó, y comprenderá que uno, evidentemente, no tiene nada que perder, pero tal vez todos los demás sí,*

*porque aquí nadie ha perdido nada, salvo el partido al que yo pertenezco.*

*Pero de los gráficos hablemos, si le parece, con claridad. Han sido un éxito las tarjetas, pero habrá que explicar también la carta de 16 de agosto, todo esto de la bonificación extra a todos los miles que han pedido tarjetas y a los que no se les puede dar por lo lento que va el que las hace. Al que no puede meter la tarjeta porque no la tiene y porque las que repartimos nosotros en la campaña electoral no dan resultado, no sé muy bien cómo le van a calcular luego los viajes que ha hecho para que le devuelvan el dinero. No veo tampoco esa posibilidad por ningún sitio.*

*Dice el señor Palacios que es evidente que estamos ante un fenómeno de clara aceptación social. Y uno se pregunta, ¿ por qué? pues porque en agosto del 98 había 8.700 tarjetas y en estos momentos hay 37.445. Claro, y el que no la pida es que es tonto, porque el que no la tenga no se beneficia del descuento del viaje de vuelta. Aquí la va a pedir todo el mundo, hasta el que vaya una vez al mes, incluso hay gente en la Ribera que va diciendo: yo la he pedido por si acaso tengo que ir a Pamplona este año a algo. Es evidente que la va a pedir todo el mundo, porque el que no la tenga, simple y llanamente, no se beneficia del descuento.*

*Usted dice: es un claro beneficio de la aceptación social. Pues mire, es más o menos el mismo que el de Gas Navarra o el de la Telefónica antes, o el mismo que el de cualquier empresa que, en definitiva, tenía una posición de monopolio, en este caso: o usted va con esa tarjeta o no hay descuento. Por lo tanto, lo de fenómeno de clara aceptación social, hombre, el que vaya por la autopista y pague porque no le dé la gana de coger la tarjeta, pues menudo lujo asiático se está permitiendo.*

*Nos gustaría saber el número de navarros y el de los que no son navarros que pasan. Uno de los argumentos que se utiliza para no liberalizar el peaje es que si lo liberalizamos, y es verdad, todos los que no son navarros y pasan también irán gratis, es decir, pasa lo mismo que, por ejemplo, cuando nosotros vamos de Madrid a Sevilla y no pagamos por ir por esa autovía, somos navarros y no pagamos los impuestos en el exterior y en cambio pasamos gratis y no tenemos que pagar por ser navarros. ¿Y qué? Eso pasa también en otras muchas autopistas y autovías que están libres de peaje. Pero nos gustaría saber qué número de navarros hay y cuáles no, sobre todo para ver a cuántos que no son navarros está beneficiando ese esfuerzo económico que está haciendo no sabemos muy bien si el Gobierno de Navarra o Autopistas de Navarra, pero repito que a mí me da exactamente igual, porque creo que las infraestructuras que hacemos son para los de aquí y para los que pasan por aquí.*

*Y respecto del cuarto gráfico, como no le he entendido la explicación final que ha dado, quiero decir que he hecho una cuenta. Aunque seguramente uno, lógicamente, no tiene los conocimientos de los técnicos de su departamento, desde el descuento de peajes último de 1 de junio, por la N-121 han pasado 76 vehículos más: de 8.885 a 8.961 van 76 vehículos/día, y por la autopista 1.246 más. Calculadora en mano, el tema no tiene ninguna historia.*

*De lo que nosotros pedimos por escrito, ha informado en lo que le ha parecido; en lo que no, evidentemente no ha informado. Ya veremos qué dice la empresa, pero yo sigo reiterando que no sé si ha habido instrucciones o no del Gobierno a la empresa para que haga la campaña de publicidad, no sé cuánto ha costado, no sé quién la ha hecho, no sé si el Gobierno era conocedor de que se estaban emitiendo* spots *no solamente en la campaña electoral, que evidentemente se dio a conocer porque además los veíamos todos, sino también el propio día de la votación, etcétera. Es decir, las preguntas que yo he hecho aquí siguen sin ser contestadas.*

*En cualquier caso, señor Consejero, de sus afirmaciones le diré que más vale –y lo tengo que decir como lo siento– que estamos aquí algunos que no somos del partido del Gobierno, más vale que está la oposición al Gobierno. Porque fíjese usted, la denuncia que se hizo sobre la carta del día 30 de julio es oportuna, pero es que si no se llega a hacer la denuncia, porque, claro, la denuncia se hizo el día 26 de agosto y la carta es de 30 de julio y si nosotros no llegamos a denunciar, ¿qué sucede?, ¿que el resto de las ventajas que ya tenían los usuarios de la A-15 hubieran desaparecido? Pues más vale que estábamos aquí para denunciarlo.*

*Efectivamente, en las negociaciones que estamos llevando a cabo con el Gobierno de Navarra tendentes a un eventual acuerdo presupuestario, nosotros nos hemos empeñado en que haya una partida para lo que se puede denominar "peaje social", para que, de alguna forma, esta situación que necesariamente tenemos que seguir padeciendo, aunque nos cueste la mitad, se vea aliviada para muchos de los usuarios que estén en determinadas situaciones. Efectivamente, más vale que estamos nosotros aquí, si no estuviésemos aquí tampoco habría peaje social porque, al parecer, lo que han hecho es la séptima maravilla del mundo y no necesitaba, a no ser por esa incursión nuestra en sus presupuestos, esa mejora.*

*Mire usted, ya está claro el tema también, pero yo creo que quedó claro en el debate de investidura. Cuando nosotros ganemos las elecciones la autopista será gratis, y si ganan ustedes seguirá siendo de pago. Muy bien, pues ya está claro el debate sobre la autopista. Y, antes de que haciendo uso una vez más de este reglamento el resto de los*

*grupos, y especialmente el grupo mayoritario, se dediquen a hacer que comparezca por la vía de hecho, pero sin poder hablar, quien está en la oposición, yo espero que se preocupen los grupos parlamentarios, incluso el que en estos momentos sostiene al Gobierno, de vigilar ese acuerdo.*

*En todo caso, señor Palacios, ya que no ha sido hoy, espero que en otra ocasión nos diga cuáles han sido todas esas relaciones con la empresa, con la representación sindical de los trabajadores. No lo digo porque sí, lo digo simplemente porque los trabajadores salieron en la campaña electoral con una postura que, evidentemente, les beneficiará a ellos, desde su punto de vista, pero es evidente que a quien no beneficiaba es a los grupos políticos que pedíamos que la autopista fuese gratis.*

*En definitiva, ha sido una comparecencia claramente insuficiente, y, a la vista de los datos que nos ha dado, seguimos pensando que la aplicación del convenio del 97 junto con el convenio del 26 de mayo del 99, más allá de que, efectivamente, supone que los que tengan la tarjeta paguen la mitad, es una auténtica tomadura de pelo para los ciudadanos navarros. Muchas gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Torres Miranda): *Gracias, señor Lizarbe. Tiene la palabra el señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Lizarbe, yo creo que no hace falta cambiar el Reglamento porque se ha pasado más del 50 por ciento del tiempo y no tengo nada que decir al respecto.*

*Dice que Audenasa cumple lo que le dice el Gobierno. Pues mire, no. Creo que la película se le puede contar tal y como es. Efectivamente, la carta es del 30 de julio de 1999. Se empezó a enviar, se recibió en la segunda quincena del mes de agosto por los titulares de la tarjeta y nosotros nos enteramos por la denuncia que hizo el Partido Socialista. Así de claro. Y fue el día 27 de agosto, que era viernes. Y tan pronto tuvimos conocimiento, para lo cual tuvimos que solicitar la carta porque no la teníamos, y vimos el despropósito que en ella se decía es cuando convocamos a la empresa y tuvimos la reunión a las ocho y media de la mañana del día 30, lunes, antes de empezar la sesión de Gobierno porque yo, además, quería informar en la sesión del Gobierno al respecto.*

*La carta dice lo que dice, y usted la tiene delante. Por una parte, narra cuál es el acuerdo que se firmó el día 26 de mayo y que, como ya les he dicho antes, tiene una serie de cláusulas. En la primera se establece una nueva política comercial de descuentos, tanto para los vehículos ligeros como para los vehículos pesados, y en mi primera intervención ya he indicado cuáles eran. Los descuentos específicos se efectuarán a los usuarios que paguen con la tarjeta A-15. Y se dice también que el Gobierno de Navarra compensará a Audenasa mediante el abono a la misma con carácter anual y año natural vencido con una cantidad igual a la diferencia existente entre la recaudación teórica esperada para cada año y la recaudación real. Se dice también que durante el mes de enero de cada año Audenasa presentará al Gobierno de Navarra la correspondiente factura en la que, en aplicación del procedimiento indicado, se fijará el importe abonado en compensación, y que el Gobierno de Navarra, en caso de que sea conforme, la abonará antes del 1 de abril. Esto es el acuerdo y en ningún momento se dice que haya aumento en el plazo de la concesión, que eso es lo que se hizo en el acuerdo del año 97. Eso es lo que se dice en la primera parte de esta carta-circular.*

*Luego viene esa frase de línea y media: como pueden observar, estos descuentos son realmente importantes y representan un gran esfuerzo económico. Efectivamente, representan un gran esfuerzo económico, como les he dicho en mi primera intervención, para el Gobierno de Navarra, no para Audenasa. De esta carta parece que ese esfuerzo económico es de Audenasa, cuando es del Gobierno de Navarra.*

*Luego es cuando viene todo esto que pertenece a la política comercial de la empresa y aquí lo que están haciendo es ligar churras con merinas y hablan de unas restricciones que ellos, dentro de su política comercial, iban a emprender. Entonces, en esa reunión que tuvimos, como les digo, a las ocho y media de la mañana del día 30 de agosto es cuando se les dijo que esto no estaba en el convenio firmado el 26 de mayo y que no tenía ningún sentido, y que entendíamos que lo que tenían que hacer era dar marcha atrás porque era algo de lo cual el Gobierno de Navarra hasta ese momento, hasta el 27 de mayo, no había tenido ningún conocimiento al respecto. Es cuando la empresa lo reconoció y esa misma mañana dio una nota que, como les he dicho, apareció el día siguiente en los periódicos y había aparecido en las radios y en las televisiones, rectificando y dando marcha atrás. Eso es lo que se ha hecho.*

*¿Qué ha ocurrido aquí? Pues mire, señor Lizarbe, nosotros, y esto lo dije en mi comparecencia del 12 de noviembre del 97, nos encontramos con la situación que nos encontramos. Nos encontramos con que teníamos entonces una autopista que estaba infrautilizada, con unos peajes muy altos, como consecuencia de la historia que sea, pero el hecho es que cuando nosotros tomamos posición la situación era la que era y no era cosa de volver la vista atrás y mirar pasados. Me parece que lo que teníamos que hacer era pisar el suelo y mirar hacia el*

*futuro. Y eso es lo que hicimos, aprovechando una medida que en ese momento apareció en la ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado para el año 97. De eso es de lo que se habló entonces, y tuvo el beneplácito de esta Comisión en la comparecencia del 12 de noviembre de 1997. Entonces es cuando se amplió el plazo de la concesión.*

*Como consecuencia de esa ampliación del plazo de la concesión, se pudo realizar una reducción de carácter general del 25 por ciento para los turismos y del 30 por ciento para los camiones en todos los tramos de la autopista, así como unos descuentos adicionales de hasta un 20 por ciento para los usuarios habituales de la autopista. Es decir, esta reducción de peajes será de hasta el 38 por ciento –es lo que decíamos entonces, en el año 97– para los turismos y de hasta un 42 por ciento para los camiones. Esto es lo que se hizo y como consecuencia de eso vino el quiebro en el tráfico y nos encontramos con que a partir de ese momento, a partir del año 97, es cuando la autopista –y es el gráfico número 4 que tiene usted–, que vivía una vida lánguida y descendente, porque en el año 95 tenía 6.140 vehículos y había bajado a 5.830, empezó a subir como consecuencia de esas medidas que adoptamos a finales del año 97 y nos encontramos con que en los dos primeros trimestres del año 99 habíamos pasado ya de 6.380 vehículos por la autopista a 8.545, mientras que en el momento que se decide la bajada de tarifas nos encontramos con que en la carretera N-121 –estamos hablando de Pamplona-Tafalla–, se ha bajado de 10.135 a 8.885, en el momento en que entran en vigor las medidas de este convenio del 26 de mayo, y hemos conseguido, como consecuencia de este último convenio, que en estos momentos vaya más tráfico ya por la autopista que por la carretera.*

*Esto es lo que se ha hecho y lo que se ha conseguido con estas medidas y, como le decía, nuestro objetivo, como departamento de Obras Públicas, tiene que ser que las infraestructuras que tenemos se utilicen al máximo, y que si tenemos una autopista que sea aprovechada al máximo por los usuarios, sobre todo por los usuarios habituales, que no tienen que ser navarros, porque no es como en algunas comunidades vecinas donde han puesto un peaje social que es muy restrictivo y que para conseguirlo se necesitan reunir una serie de condiciones. Aquí no, aquí la tarjeta la puede tener cualquiera. ¿Pero quién va a tener esa tarjeta?, los que sean usuarios habituales, no el señor que pase una vez por la autopista de Navarra.*

*¿Cómo se ha conseguido esto? Pues el Gobierno de Navarra, como propietario del 50 por ciento del capital de Audenasa, tiene previsto recibir unos dividendos de Audenasa en los próximos años. Entonces, en cuanto a lo que se hace con ese dinero, que entrará en el capítulo de ingresos, lo que el Gobierno de Navarra dice es que lo que son dividendos de la empresa vayan destinados a los usuarios de la autopista, que sean los que se favorezcan de ella y que sean, sobre todo, los usuarios navarros.*

*Hablaba usted de una carta de Audenasa del 16 de agosto. Esta es una carta que pertenece a la administración interna de Audenasa. Nosotros, como Gobierno de Navarra, tampoco tenemos nada que decir sobre si tienen o han tenido problemas por la gran demanda de tarjetas que ha habido durante esos primeros meses. Lo que yo sí creo que tenemos que ver es la situación en la que nos encontrábamos en los meses de marzo y abril, y usted recordará que había una serie de reuniones de los alcaldes y de los representantes de la zona en Barásoin que demandaban que cuanto antes se bajasen los peajes. Con el Gobierno de Navarra, y más en concreto con el Departamento de Obras Públicas, tuvieron una serie de reuniones, y entonces, ante la demanda de ellos, es por lo que se adoptó también este acuerdo, que considerábamos que era bueno y que era favorable, y de esa forma trasvasar tráfico del corredor, es decir, tráfico de la N-121 hacia la autopista y luego no sólo eso sino que, como indicamos también en su momento, para todos esos pueblos que no se pueden favorecer de la autopista, aunque ésta sea más barata e incluso aunque fuese gratis, Barásoain, Garínoain, lo que hay que hacer y lo que está en el ánimo del Departamento de Obras Públicas es mejorar la carretera. Y existen una serie de actuaciones que tenemos previsto realizar, por ejemplo, en el tramo Tafalla-Pamplona, la reforma de los enlaces de Beriáin, que ya están terminados, la travesía de Campanas y el cruce con las canteras, que se concluirá en marzo del año que viene, el enlace del Carrascal, que se está terminando, la intersección de la carretera de Artajona, la intersección de la carretera de acceso a Pueyo, la intersección de El Maño, la reforma de la salida norte de la autopista en Tafalla, y también la reforma y nuevo acceso de la variante en Tafalla.*

*Es decir, lo que queremos es que se utilice al máximo la autopista y, para aquellas personas que no pueden usarla, que se descongestione lo más posible, y ahí están los gráficos y se ve cuál es la tendencia que había y cuál es la tendencia actual, para mejorar con ello la seguridad.*

*Me preguntaba el señor Lizarbe sobre navarros y no navarros que utilizan la autopista. Pues mire, los datos que yo tengo son que por Marcilla pasa el 36'5 por ciento de navarros y el 63'5 de no navarros, por Tiebas 56'5 de navarros y 43'5 de no navarros, y en Sarasa 40 por ciento de navarros y 60 por ciento de no navarros. Es decir, en total el*

*45 por ciento de los que utilizan la autopista son navarros y el 55 por ciento no son navarros.*

*El portavoz del grupo parlamentario socialista preguntaba creo que era en la primera intervención si había habido alguna reunión con los trabajadores. Tengo que decirle que no ha habido ninguna reunión con los trabajadores de Audenasa por parte del Departamento de Obras Públicas, que es de lo que yo puedo responder. Otros departamentos del Gobierno no lo sé, eso tendrá que preguntárselo a los trabajadores o al resto de miembros del Gobierno.*

*El Gobierno de Navarra no tiene ninguna relación con la campaña de publicidad. Eso es algo que pertenece a la empresa. Pero es lógico que si se adoptan unas medidas se les dé publicidad al máximo para que tengan efectividad, y esto es lo que ha hecho Audenasa. Ellos son los que han contratado a la empresa de publicidad y ellos son los que han decidido dónde, cuándo y cómo tenían que hacer esta campaña.*

*Hablaba usted del día 13 de junio. Esto son unas medidas comerciales de una empresa y me parece que con independencia de que pueda haber eventos de otro tipo.*

*En relación con la medida que dice usted, señor Lizarbe, de los presupuestos, como le he dicho, hasta el momento el Gobierno de Navarra ha adoptado hasta cuatro medidas para reducir los peajes, que son las que le he indicado, y, como les decía, desde el Departamento de Obras Públicas vamos a seguir, porque, como también decía en mi primera comparecencia el pasado día 30 de septiembre, no podemos tener autocomplacencia, tenemos que seguir buscando fórmulas. Una de ellas puede ser la que ustedes han propuesto para la Ley de presupuestos. Nos parece correcta. Todo lo que sea sustraer tráfico de la carretera a la autopista nos parece magnífico. Pero hay que ver cómo entiende usted el peaje social, si es, como le decía, como el de alguna otra comunidad autónoma, o si son unas medidas de carácter general, porque, si no, me parece que colisionarán con la normativa comunitaria, que no lo permite. Entonces, me parece que lo mejor es a través de la tarjeta A-15, que, como le decía, la puede conseguir cualquiera.*

*Me preguntaba qué porcentaje de navarros tienen la tarjeta. No lo sé. Ese dato lo conocerá la empresa, yo no lo poseo.*

*No sé si me he dejado alguna cosa. Nada más. Muchas gracias, señora Presidenta.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Torres Miranda): *Gracias, señor Consejero. Tiene la palabra el portavoz de EH, señor Muñoz.*

SR. MUÑOZ TRIGO: *Gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señor Consejero, señor Director General, señorías. La justificación de la petición de comparecencia del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones nos parece una cuestión menor dentro del debate general existente respecto a la Autopista A-15. Discutir sobre los servicios que acompañan o no acompañan al uso de la tarjeta de Audenasa lo consideramos anecdótico; lo realmente importante es que, hoy por hoy, se sigue produciendo lo que consideramos un serio agravio comparativo en dos aspectos: en el social y en el territorial. En el social porque los gráficos y datos presentados no hacen más que demostrar una evidencia, y es que la autopista la usan los que pueden pagarla. Lógicamente, cuanto más barato sea el peaje más uso tendrá la autopista, y si el peaje es gratis ya no será una limitación económica y todo el mundo que quiera usar la autopista, independientemente de que pueda o no pueda, podrá circular por ella. Considerar que es una sorpresa o un dato esperanzador que a estas alturas vayan más vehículos por la autopista que por la carretera nos parece que no es de recibo. Es normal que por una autopista circulen más vehículos que por una carretera nacional que pueda existir paralela a ella. En este sentido, en contra de lo que ha dicho el señor Consejero, creo que los datos referentes al tercer trimestre del 99 son un truco. El incremento vacacional seguramente habrá que aplicarlo más a la autopista que a la carretera. Lógicamente, en verano en los largos recorridos se utiliza más la autopista que la carretera nacional. Es lo que usted quería aportar como justificante de que la carretera nacional en este último trimestre haya incrementado su tráfico.*

*Al margen de este pequeño detalle, un segundo agravio comparativo importante es el territorial. Hay zonas del territorio navarro que, como sabemos, están servidas por autovías o vías de gran capacidad de calidad y gratuitas, en cambio, en la zona media y en la Ribera, si se quiere circular por una vía rápida y segura, hay que pagar. Además, no hay enlaces que vertebren el territorio y no hay posibilidad, como se ha dicho anteriormente, de que, por ejemplo, un ciudadano de Barásoain pueda acceder a su pueblo por esta vía de calidad y segura.*

*Nosotros también estamos de acuerdo en que todo el mundo circule por autovías y carreteras independientemente de si es navarro, francés o paquistaní. Las carreteras son un servicio público y así lo entendemos.*

*Nosotros creemos que esto se tiene que acabar ya. No vale con convenios de reducción de peajes, que son engañosos porque se aumentan los plazos. Al final, no es tal la reducción de ingresos de la empresa en cuestión. Son soluciones que dilatan la toma de una decisión en el tiempo y auguran, junto a otros factores que existen, una posible o probable*

*privatización de Audenasa, con la que, evidente - mente, no estamos de acuerdo. Exigimos una deci - sión política ya. Su obligación, y usted lo ha dicho, es conseguir que el máximo de vehículos circulen por la autopista. Si la autopista, o, en su caso, autovía, que es lo que nosotros proponemos, no tuviese peaje, lógicamente, irían muchos más vehí - culos por ella. La obligación, desde luego, no es que Audenasa no obtenga beneficios, independien - temente de para qué son destinados luego estos beneficios.*

*Nos llama la atención que se pueda hablar de beneficios en esta situación cuando los conducto - res, que hoy por hoy no pueden usar la autopista, insisto, por falta de disponibilidad económica, deben arriesgarse a circular por una carretera, evi - dentemente, peligrosa. ¿Recuerda usted la cifra de fallecidos en la carretera nacional en el tramo Pamplona-Tafalla desde la construcción de la auto - pista? Son más de doscientas personas las que han fallecido en ese tramo. Estoy seguro de que todos los que estamos aquí conocemos a alguien o tene - mos algún pariente que ha tenido un accidente más o menos grave en esta carretera. Yo personalmente tengo conocidos y amigos fallecidos.*

*¿Vamos a seguir con las rebajas de peajes, como se recoge en la propuesta de presupuestos para el año 2000, consensuada por UPN y PSN? ¿Hasta cuándo vamos a seguir con esta política?, ¿hasta el año 2029, cuando finalice la concesión? Nosotros no estamos de acuerdo. Para nosotros, y lo exigimos ya, la autopista tiene que ser gratis. Eso es todo. Gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Torres Miranda): *Gracias, señor Muñoz. Tiene la palabra el portavoz de Izquierda Unida, señor Nuin.*

SR. NUIN MORENO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Consejero, señor Miranda, seño - rías. En noviembre del año 97, cuando el Consejero compareció ante esta misma Comisión, afirmaba: "Puedo adelantarles que en principio la combina - ción reducción de peajes para una mayor capta - ción de tráfico sin ampliar la concesión se agota con los acuerdos recientemente alcanzados". Al parecer, no estaba agotado el margen; no ha habi - do mayor ampliación de la concesión y sí se han tomado nuevas medidas. El portavoz del grupo socialista hablaba de tomadura de pelo. Lo cierto es que si estas medidas se han tomado en el conve - nio suscrito el 26 de mayo de este año, bien podían tomarse también desde noviembre del año 97. Y recuerdo también al señor Consejero que algunos grupos, entre ellos el mío, le sugirieron esa posibi - lidad: incrementar las reducciones en los peajes de la A-15 a través de los Presupuestos Generales de Navarra. Y eso es lo que se va a hacer al final, a través de los Presupuestos Generales de Navarra, puesto que son recursos del Gobierno de Navarra a través de los beneficios que le corresponden de la cuenta de resultados de Audenasa. Por lo tanto, creo que es preciso recordar esa situación. En noviembre del 97 afirmaba el Consejero que no descartaba, es cierto, otras medidas, pero siempre que no se solucionara la congestión de la Nacional 121.*

*Desde la bajada de tarifas del año 97 la Nacio - nal 121 pasó, según los datos que usted mismo nos ha dado, de una densidad de tráfico de 10.135 a 8.885. No fue a peor la congestión. Por lo tanto, si se arbitraron nuevas medidas, que parecían agota - das en aquel momento, en vísperas de una campa - ña electoral y en un momento de un debate social importante y de una reivindicación de numerosos ayuntamientos de poblaciones en el entorno de la A-15, pues quizás ahí tengamos la razón de esa firma de ese convenio y de esa actuación por parte del Gobierno de Navarra. Es decir, había margen y ese margen se utilizó en un momento determinado, cuando desde el Gobierno de Navarra se entendió que interesaba. En todo caso, nosotros creemos que ésas no son formas de proceder y que si había mar - gen desde noviembre del 97 se debía haber actua - do, y no con posterioridad en función de otros cri - terios.*

*Se habla de gran esfuerzo económico. Nosotros quisiéramos que se cuantificara por parte del Con - sejero. Entendemos que el convenio firmado el 26 de mayo tendrá una previsión de cuál va a ser ese coste que va a asumir el Gobierno de Navarra en el año 99 y posteriores, y quisiéramos que se cuantifi - cara. Quisiéramos también tener datos, los que pueda dar el señor Consejero, sobre la previsión de distribución de beneficios de Audenasa que corres - ponden al Gobierno de Navarra, con los cuales se va a financiar esa reducción de peajes, para poder cuantificar realmente de qué esfuerzo económico estamos hablando.*

*Quisiéramos también que nos diera, si puede, otro dato que juzgamos importante: del tráfico total de la autopista A-15, ¿cuántos usos de la tar - jeta A-15 se realizan?, ¿y qué porcentaje de ese tráfico total no abona el importe por la tarjeta A-15? Es decir, del volumen total mensual de tráfico, cuántos usos son beneficiados realmente por estas reducciones, en definitiva, se abonan a través de la tarjeta A-15. Creo que ese porcentaje puede ser ilustrativo a la hora de ver el éxito real de esta operación y también para valorar la necesidad de que Audenasa sea más diligente a la hora de resol - ver sus atascos y sus problemas de gestión en la distribución de la tarjeta. Por cierto, nosotros no compartimos ese criterio de que si Audenasa tiene problemas en la distribución de la tarjeta es pro - blema de Audenasa y no del Gobierno. Evidente - mente, es problema de Audenasa, pero también será problema del Gobierno, que es el que está*

*financiando la reducción de peajes que se contempla en el convenio del 26 de mayo y debe estar, por lo tanto, interesado en que la distribución sea lo más eficaz y ágil posible porque también es propietario de Audenasa en un 50 por ciento y, por lo tanto, el accionista y el propietario algo tendrá que decir también de la gestión que se realiza.*

*Y hablando de la gestión, el Consejero ha sido claro, y eso es de agradecer, en la actuación que se hizo desde Audenasa con la carta. Al parecer, la carta –el Consejero lo ha reconocido– contenía una serie de inexactitudes que podríamos calificar como graves en el sentido de que se daba a entender que era la propia Audenasa la que financiaba la reducción de peajes contenida en el convenio, y no quedaba claro que era realmente el Gobierno el que financiaba. Si se dan esos errores en la gestión de una empresa de la que es propietario el Gobierno de Navarra, se puede perder también la confianza en los gestores. Nosotros quisiéramos saber si el Gobierno de Navarra, después de esa actuación, de esa carta y de esas inexactitudes, mantiene la misma confianza en los gestores de Audenasa, en definitiva, si sigue manteniendo esa plena confianza o si considera que el error es grave y que merece una reflexión en ese sentido.*

*En cuanto a la campaña publicitaria, queríamos hacerle unas preguntas, pero como ha dicho que nada tiene que decir al respecto y que es Audenasa quien contestará, cuando comparezca aquí posteriormente haremos las preguntas que entendamos convenientes. Nada más y gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Torres Miranda): *Gracias, señor Nuin. Tiene la palabra el portavoz del CDN, señor Alli.*

SR. ALLI ARANGUREN: *Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Consejero, señor Director General. En principio, el eje de una comparecencia como ésta corresponde al grupo parlamentario que la ha propuesto, y a efectos del posicionamiento intervengo en esta Cámara.*

*Con independencia de las insuficiencias que ha puesto de relieve el señor Lizarbe y de que algunos de los otros aspectos han sido comentados por otros Consejeros, quiero hacer la valoración desde Convergencia de que la medida adoptada en junio del 99 es indudablemente una medida puramente electoralista, coyuntural y que busca la mayor rentabilidad por parte del Gobierno en el proceso electoral, y no podemos separar esa medida de las demandas de los municipios, de las reuniones con los municipios y todos los grupos parlamentarios, pero tampoco de las declaraciones hechas por los miembros del Gobierno, de la actividad electoral de los miembros del Gobierno en la propia zona y en el conjunto de la Comunidad Foral, sacando a relucir este tema, y del propio hecho de la publicidad emitida durante todo el periodo electoral hasta, como se ha dicho, el propio día de las elecciones.*

*Se nos dice que ésta era la medida de Audenasa, pero resulta que Audenasa, señor Consejero, no es una sociedad anónima concesionaria de la empresa y ajena completamente al Gobierno de Navarra; Audenasa es una empresa participada al 50 por ciento por el Gobierno de la Comunidad Foral de Navarra, en manos de UPN-PP, en el 50 por ciento restante por el Gobierno del Estado, controlado por el Partido Popular, socio del Gobierno de Navarra, y presidida por el presidente fundandor de Unión del Pueblo Navarro. Por tanto, Audenasa es una empresa gestionada desde instituciones políticas como son el Gobierno de Navarra, el Gobierno del Estado y presidida por el presidente fundador, hoy presidente honorario de su partido.*

*Por tanto, no estamos hablando de alguien ajeno que busca exclusivamente su beneficio, sino de una empresa que tiene como misión gestionar una infraestructura desde una orientación política, aunque también, evidentemente, tiene unos técnicos que tienen que buscar una gestión empresarial. Y, como sus señorías dominan muy bien el arte de la comunicación, de la rentabilidad electoral y del marketing, ha hecho su señoría la entrega de un gráfico, que puede ser el elemento más atractivo de esta comparecencia. Ha aprovechado su señoría muy oportunistamente esta comparecencia para contestar muy poco a lo que le plantean y para darnos aquí unos datos que son los que saben sus señorías que pueden tener eco en la opinión pública. Y, al final, como ha dicho el señor Lizarbe, quienes vean el gráfico número 1 lo tienen muy claro; hasta el año 97 estaban no exactamente los malos, pero entre el 97 y el 99 los buenos han hecho posible que haya un descuento real del 63 por ciento.*

*Quiero recordar, porque me ha hecho una invitación tácita el señor Lizarbe, que entre el año 83 y el 91, con el Gobierno del Partido Socialista en Navarra, hubo que dar solución a una situación de quiebra real de Audenasa. Y esto se hizo con consenso de la mayoría de las fuerzas políticas del Parlamento de Navarra. Hubo que entrar en una operación, que fue debatida en el Parlamento de Navarra, para que Navarra asumiese una participación del 50 por ciento para que el Estado estuviese también en condiciones de incorporarse con el 50 por ciento restante y no dejase abandonada esta empresa que era Audenasa en manos de la entidad concedente, que era el Gobierno de Navarra, porque el Gobierno de Navarra, la Comunidad Foral no estaba en condiciones de asumir los costos que tenía esta quiebra, y porque con la presencia del Estado, como digo, si Navarra participaba,*

*el Estado estaba en condiciones de gestionar y de avalar una operación de créditos importante que permitiese intentar reflotar la empresa.*

*De ahí que estos datos no deben sorprender a nadie. Fueron los datos necesarios en las sucesivas subidas para que la empresa pudiese empezar a buscar un equilibrio en su cuenta de resultados y superar la situación de números rojos que, si no recuerdo mal, se llegó a superar aproximadamente por el año 96. Sin duda, su señoría tendrá datos precisos, pero, si no recuerdo mal, en torno al año 96 ya podemos decir que la empresa ha equilibrado su cuenta de resultados, y, a partir de ahí, es cuando se plantea y se puede plantear qué tratamiento se le da. Hemos logrado reflotar la empresa, mantener la obra, conseguir que se vaya poco a poco mejorando esa infraestructura que había tenido graves problemas de mantenimiento durante los años anteriores, porque no se podía agravar más la situación, y, a partir de ahí, se adoptan estas medidas.*

*En el año 97, como muy bien ha dicho el señor Nuin, parece que se habían agotado todas las posibilidades, y resulta que en el año 99 también se pueden mejorar y, de hecho, se mejoran. Pero debe quedar muy claro que la financiación de estas mejoras en el año 99 no la está haciendo Audenasa, a pesar de que se apunten el tanto en esa comunicación; la está haciendo el presupuesto de Navarra, la está haciendo toda la Comunidad porque se va a hacer con cargo al 50 por ciento de los beneficios que le corresponden al Gobierno de Navarra, por tanto, en este caso con la conformidad de todos los grupos parlamentarios que mostraron primero en el año 97 su disposición a la prórroga de la concesión, con lo que esto supone de condicionamiento de futuro, y en el año 99 están aceptando que sea con cargo al presupuesto de Navarra.*

*En este sentido, por tanto, la prórroga fue una salida, porque, evidentemente, no cabía otra, pero a nosotros lo que nos preocupa en este momento es el futuro. El Gobierno de Navarra, a partir del 97, ha hecho todo lo posible para tratar de rentabilizar esa inversión, de mejorar su utilización, de incrementar su intensidad de circulación, etcétera. Nada extraordinario. Pero, aunque no quiera reconocerlo, señor Consejero, hacer esto en las fechas electorales es ni más ni menos que un acto puramente electoralista, tal y como sus señorías lo transmitieron, como un logro del Gobierno de Navarra, ocultando que al final el Gobierno de Navarra lo que ha hecho es gestionar un costo que va a tener que asumir todo el conjunto de la Comunidad y en el que Audenasa, en el acuerdo del 99, no pone absolutamente nada. Pero es que tampoco lo pone en el acuerdo del 97, porque en el acuerdo del 97 está suficientemente compensado y, sin duda, a largo plazo muy rentablemente compensado con la prórroga, porque el esfuerzo que se está haciendo a partir del 99 lo que está haciendo es dar mayor rentabilidad a la concesión. Cuanto más intensidad de tráfico haya, más se incrementará el valor de la concesión. Y eso plantea, evidentemente, un problema de futuro, problema que nosotros al menos lo tenemos plenamente asumido porque en su día dimos la conformidad a que esta prórroga se realizase por el efecto beneficioso que tenía a corto plazo.*

*Lo que nos preocupa, señor Consejero, no es lo pasado, lo pasado pasado está; nos preocupa el futuro que tiene diseñado el Gobierno de Navarra para Audenasa. Supongo que me va a decir que no es objeto de esta comparecencia, pero, indudablemente, la política del Partido Popular de descapitalizar al Estado se va a plasmar también en la descapitalización del Estado con la enajenación de Enausa, y la enajenación de Enausa supone la enajenación del 50 por ciento del capital de Audenasa. ¿Qué previsiones tiene el Gobierno de Navarra respecto a esto? ¿Va a estar ahora dispuesto a entrar en ese proceso y a hacerse con el 50 por ciento del capital que corresponde al Estado y, por tanto, incorporar al patrimonio y al capital de Navarra ese 50 por ciento, o nos vamos a encontrar dentro de muy poco tiempo con que el 50 por ciento de Audenasa pertenece a un grupo económico importante próximo, sin duda, al Partido Popular? Otras veces fueron grupos próximos al Partido Socialista los que se aprovecharon de las descapitalizaciones del Estado que empezó el Partido Socialista. Entonces, nos encontraremos con un grupo que buscará exclusivamente la rentabilidad económica, y quisiéramos saber en esta situación qué previsión de comportamiento tiene el Gobierno de Navarra, si va a esperar a que sin más el Partido Popular y el Gobierno del Partido Popular liquiden Enausa, o si va a participar o está en este momento interesándose por sacar de ese paquete a Audenasa, de tal forma que restando o quedando en manos del Estado y, por tanto, excluido del proceso de privatización, pueda estar en mejores condiciones de que Navarra se haga cargo del cien por cien del capital social de Audenasa. Muchas gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Torres Miranda): *Gracias, señor Alli. Tiene la palabra el portavoz de EA-PNV, señor Goikoetxea.*

SR. GOIKOETXEA ASKORBE: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señor Consejero, señor Director, señores Parlamentarios. De la corta experiencia que tengo en esta Comisión tengo la sensación de que la información es mucha pero las respuestas son pocas. Aquí se habla mucho y me parece que la manga ancha de la Presidencia nos está permitiendo llegar a un debate que en absoluto responde al guión inicial. Pero bueno, por atenerme por lo menos a la primera parte del guión, diré que para nuestro grupo la fecha del*

*acuerdo no es una casualidad. Compartimos el criterio de muchos de los grupos de que esa fecha del acuerdo tenía una intencionalidad electoralista importante por parte de UPN. También entendemos que la corrección de errores, hecha además, al parecer, por casualidad, demuestra que realmente hay una importante influencia por parte del Gobierno en las decisiones que toma Audenasa, porque el mismo Consejero ha reconocido que determinadas acciones comerciales, como la merma de algunos de los servicios que estaban dando con la tarjeta, son competencia exclusiva de la sociedad, y, sin embargo, el Gobierno consiguió que también ésas las retirasen, además de corregir los argumentos que había dado para aliviar el costo de la autopista. En resumen, a nosotros nos parece que esa operación ha sido un esfuerzo del Gobierno para promocionar electoralmente a UPN.*

*Me gustaría hacer algunas consideraciones sobre lo que aquí se ha expuesto y algunas preguntas al Consejero. En primer lugar, yo creo que hay una relativa disformidad en el tratamiento que se da a los ciudadanos de Navarra, y sobre todo hay un elemento muy importante: hay un tramo de autopista que para los industriales, para los vehículos pesados cuesta 5 pesetas frente al resto, que les cuesta 16'90, lo cual quiere decir que otros tramos les cuestan tres veces más, porque entiendo que los vehículos pesados son conducidos por profesionales, prácticamente todos ellos tendrán una actividad productiva, y me parece una cuestión exagerada.*

*En cuanto al argumento de que el precio es bajo, que siempre se esgrime en relación con otras autopistas, tengo que decir que no es bajo. Es decir, el precio lo pagamos en más espacio de tiempo, pero vamos a pagar la misma cantidad. Creo que es una estrategia que se puede seguir para financiar, pero, como vamos a estar pagando más años, los usuarios de la autopista pagaremos la misma cantidad en más años. ¿Que es un instrumento para financiar y para incrementar el uso de la autopista, etcétera? Evidentemente, pero no se puede hacer el análisis comparado con el resto de las autopistas de nuestro entorno si no se hace el análisis comparado de los años de cesión. Y si una va a estar funcionando hasta el año 2019 y otra va a estar funcionando hasta el 2003 y vas a estar pagando hasta el 2003, igual podrían hacer una doble tarjeta; los que queremos que se financie a corto plazo y no tener que pagar los intereses de tantos años, y los que quieran funcionar a largo plazo en la autovía.*

*En todo caso, le haría una pregunta muy concreta: ¿contra qué partida presupuestaria del año 99 va a ir el costo que tiene esta medida durante este año? Yo creo, por mis pocos conocimientos hacendísticos, que no puede ir directamente de detraer un ingreso sin más, supongo que el convenio que se ha firmado con Audenasa tendrá un soporte, y yo quisiera saber cuál es la partida presupuestaria y cuál es la cuantía de esa partida presupuestaria, porque, como no conocemos el convenio, se nos dice que va a ser en función de calcular la diferencia entre las percepciones teóricas y reales que tiene Audenasa. Las reales es evidente cómo se van a calcular, pero las teóricas... Nos gustaría saber cuál va a ser el método de determinación de esas cantidades teóricas de ingresos, porque pueden variar sustantivamente de una forma u otra.*

*Por último, también en la memoria y en la auditoría de Audenasa se habla del plan económico-financiero de la sociedad, y rogaría al Consejero que, si es posible, nos hiciese llegar tanto el convenio como el plan económico-financiero que tiene previsto la autopista, porque en debates posteriores que se van a dar en esta Cámara pueden ser de gran interés. Muchas gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Torres Miranda): *Gracias, señor Goikoetxea. Tiene la palabra el señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias, señora Presidenta. El señor Muñoz decía que si la autopista es gratis la usará todo el mundo. Por supuesto. Eso es lo que quisiéramos todos, que las autopistas fueran gratis. Pero, como le decía en mi intervención del pasado día 30, nosotros, como Departamento de Obras Públicas, lo que tenemos que hacer es que se utilicen al máximo las infraestructuras que existen. Lo otro, el posible rescate de la autopista, creo que es un asunto que hay que abordar por el Gobierno y probablemente también por el Parlamento. Es un problema macroeconómico.*

*Preguntaba usted que si en los datos que se les ha facilitado estaba el incremento vacacional. Bueno, pues tengo los datos correspondientes a la semana 42, del 11 al 17 de este mes de octubre, y le puedo dar también los incrementos que ha habido. Entre Valtierra y Tafalla ha habido un incremento de tráfico del 15'84 por ciento, mientras que en la carretera ha habido un descenso del 4'60 por ciento; entre Tafalla norte y Noáin sur, un incremento del 21'58 por ciento, mientras que en la carretera ha disminuido el 20'33 por ciento. En este último tramo es donde queríamos incidir, puesto que es donde más tráfico había y también donde nos exigían las medidas, medidas que se tomaron en ese momento entre otras cosas por las reuniones de los alcaldes que se celebraron, como se ha dicho, en Barásoain. Y en el tramo Berriozar-Gulina, el incremento es del 22'61 por ciento frente a un 10'49 por ciento de descenso en la carretera. Estos*

*son los datos al mes de octubre, y, como he dicho en mi primera intervención, será a finales del año cuando podremos ver que del incremento proporcional han sido menos.*

*Dice que hay que acabar con esta situación, que esto es engañoso y que la autopista tiene que ser gratis. Y dice que exigen que la autopista sea gratis ya. Pues bien, yo le puedo leer una frase que aquí se dijo el día 12 de noviembre de 1997, y es la siguiente: "Lo que está claro es que la liberalización total de la autopista no es viable por los costes". Y esto no lo dije yo; esto lo dijo el entonces portavoz del Partido Socialista. Y voy a leer la contestación que le di al entonces portavoz del grupo de Herri Batasuna, el señor Araiz Flamarique, y que decía: "La realidad es que cuando nosotros llegamos al Gobierno y se empezaron las negociaciones se hizo partiendo de la realidad actual de la sociedad". Creo que el quid de la cuestión está en quién paga la autopista. ¿La pagan los presupuestos del Gobierno de Navarra? ¿Hacemos como se hizo con las autovías? Usted dice que hay un agravio comparativo en algunas zonas de Navarra. Pues bien, ahí está la deuda de 120.000 millones de pesetas que tenemos en estos momentos. Eso lo decía yo en el mes de noviembre.*

*¿Se revierte a Navarra y entonces Navarra paga al otro socio los 25.000 millones de pesetas, o, por el contrario, lo tienen que pagar los usuarios? Y si lo pagan los usuarios, ¿cómo lo hacemos?, ¿como se venía haciendo hasta ahora, con un peaje caro durante menos años, o se dilata en el tiempo para que haya esa solidaridad interregional y la generación próxima...? Le decía entonces al señor Araiz: usted, que vive en Tafalla y tiene que venir a Pamplona, puede estar pagando hasta el año 2014 un peaje caro o venir por la carretera; por el contrario, si ponemos unos peajes baratos usted se beneficia, y luego, a partir del 2015 los que vengan después que la tengan gratis. Eso es lo que le contestaba a su compañero.*

*Creo que el tema de las personas que han fallecido en las carreteras paralelas se puede esgrimir. Nadie en esta Comisión podrá estar más sensibilizado que yo en el tema de los accidentes. Podrán estar tanto, pero más no. Y, como les decía el otro día, hay que ver también cuáles son las causas de los accidentes. Entonces, es un elemento que me parece que no se puede poner encima de la mesa. Ojalá salvemos el mayor número de vidas posible, y ojalá haya el menos número de lesionados posible. En ese afán estamos, y eso se lo decía también en la comparecencia del pasado día 30. Para eso están todas las supresiones de los tramos de concentración de accidentes, y ojalá podamos salvar aunque sólo sea una vida o que una persona no se quede lesionada. Por supuesto que sí. Pero hay que pisar suelo.*

*El rescate de la autopista no es un tema del Departamento de Obras Públicas. Nosotros lo que tenemos que hacer, como les he dicho en varias ocasiones, es utilizar al máximo las infraestructuras que poseemos. El resto lo tendrá que ver el Gobierno, el Parlamento. Habrá que ver las posibilidades, y, si tenemos que desembolsar un dinero para rescatar la autopista, habrá que ver cómo lo hacemos o qué dejamos de hacer.*

*El señor Nuin ha dicho que no se ha ampliado la concesión. Efectivamente. Eso es lo que se hizo en el año 1997. Y lo que se me ha olvidado decir al señor Lizarbe también es que en la ampliación de la concesión que se hizo en el año 97, entre otras cosas, había un compromiso que ya lo está cumpliendo Audenasa de invertir 1.200 millones de pesetas en mejoras, y, como decía el señor Nuin en su intervención el 12 de noviembre del 97, le parecía algo muy positivo, porque esas inversiones de 1.200 millones las tendría que hacer el Gobierno de Navarra y de esta forma las hacía Audenasa, por lo tanto, un 50 por ciento del capital era del Estado.*

*En relación con el coste económico, creo que ya le he indicado que el coste del convenio para el Gobierno de Navarra se basa en compensar a Audenasa de la pérdida sobre los ingresos esperados. También puedo decirle que, dada la gran captación de tráfico, es posible que la aportación sea menor de lo que estaba prevista, que eran 350 millones de pesetas. Puede ser menor e incluso puede ser cero.*

*Me preguntaba también sobre el número de tarjetas que se utilizan. El dato que yo tengo, que es el que les he facilitado y el que figura en el gráfico número 3, es que en el año 1998, en el mes de agosto había 8.715 tarjetas, y hemos pasado a 35.118 en el mes de agosto de 1999, y, como les he dicho, según los datos del mes de septiembre, eran treinta y siete mil y pico. Pero no sólo eso, además de esas tarjetas, hay 19.510 usuarios que al menos la han utilizado una vez durante este mes de agosto. Ése es el resultado de las medidas que hemos adoptado, y aquí se ve la gran aceptación social que han tenido estas medidas.*

*El señor Nuin recordará que en aquella intervención decía que el acuerdo le producía una sensación agridulce, dulce en el aspecto de los 1.200 millones. Y decía también: "Nosotros ya nos manifestamos en su momento a favor de que en una política generalizada de rebaje de peajes se debería actuar de una forma más decidida en algunos puntos que en otros". Y ponía el ejemplo del tramo Tafalla-Pamplona, y que no había que hacer una política global. Lo que entonces dijimos nosotros, y al Diario de Sesiones me remito, y con esto contesto también al señor Goikoetxea, es que con esa medida, como consecuencia de lo que permitía en*

*esos momentos la Ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado del año 97, se habían conseguido ya una serie de mejoras para el usuario y que íbamos a seguir adelante, que eso no era un punto final, sino un punto y seguido. Lo mismo les digo ahora: no nos vamos a parar aquí, vamos a seguir tratando de buscar nuevas fórmulas para ver si todo el tráfico del corredor, que es de larga distancia, puede ir por la autopista.*

*Hablaba el señor Nuin también de las inexactitudes de la carta-circular del 30 de julio. Ya le he explicado cuáles eran esas inexactitudes. Lo que se hacía allí era mezclar lo que era el esfuerzo económico, que es el esfuerzo económico del Gobierno, y creo que lo repito ya por tercera vez, y es lo que aparece en el convenio, con lo que era la política comercial. Y entendemos que eso es lo que no se debe hacer. Además, en el convenio nada se decía de que se iban a eliminar esas mejoras o esos beneficios que tenían como el seguro de accidentes y el poder pagar en otras autopistas, en otros concesionarios de autopistas, ni tampoco, por ejemplo, el tema de la grúa. No tiene porque quitarlo, y si lo quita Audenasa, por lo menos que no lo ligue a lo que son las ventajas del convenio que se firmó entonces.*

*El señor Alli decía que la medida que adoptamos era electoralista y coyuntural. Bueno, pues mire, señor Alli, en ese momento nos encontramos con que había una presión por parte de los representantes locales de toda esa zona. Demandaban que se tomaran unas medidas. Y el Gobierno de Navarra entendió que esas medidas se tenían que tomar cuanto antes. ¿Por qué se iba a esperar? En el momento en el que se llegó al acuerdo con Audenasa entendimos que lo que había que hacer era firmar cuanto antes el convenio para que los usuarios la pudieran utilizar desde el primer momento.*

*¿Actividad electoralista del Gobierno? Hombre, todos recordamos cómo fue la campaña electoral y que el tema estrella de la campaña fue ése. No por el Gobierno de Navarra, el Gobierno de Navarra hubiese firmado este convenio y allí se habría quedado. Que los miembros del Gobierno esgrimieran en la campaña electoral los argumentos de los peajes me parece que fue como consecuencia de que otros grupos políticos, entre ellos el suyo, aprovecharon también para pedir que la autopista fuese gratis.*

*El tema de la publicidad, como ya le he dicho, es un tema de Audenasa. Le oigo hablar tanto de UPN-PP que quiero decirle que usted es el artífice del acuerdo entre UPN y PP, y usted sabrá lo que dijo en su momento en el teatro Gayarre del buen tempero, etcétera, cuando se firmó ese acuerdo. Otra cosa es que luego a usted no le haya ido tan bien.*

*En cuanto a lo del gráfico, pues mire, el hecho es que entre el año 1983 y el año 1995 los peajes de la autopista, descontando el IPC, tuvieron, por los motivos que sean, esta tendencia ascendente, y que nosotros, cuando llegamos, nos marcamos el objetivo y, utilizando todos los recursos que hemos tenido a nuestro alcance, entre otros el que daba la Ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales para el año 1997, hemos adoptado estas medidas. Desde el año 96, que es cuando empezó el Gobierno del señor Sanz, hasta ahora ha habido un descenso del 63 por ciento, mientras que entre el año 83 y el año 95-96 el incremento fue del 53 por ciento, como le digo, descontando el IPC.*

*Dice que el esfuerzo económico no es de Audenasa y que tiene que quedar claro. Creo que ya lo he dicho en las dos intervenciones anteriores y se lo vuelvo a repetir: el esfuerzo es del Gobierno de Navarra.*

*Dice que en su momento se ocultó. Es falso. Yo tengo aquí lo que dije en la rueda de prensa que se dio el día 26 de mayo. Entonces dije que era el Gobierno de Navarra el que iba a correr con este esfuerzo económico y que el costo de esta medida iba a ser en torno a 350-500 millones de pesetas.*

*En cuanto al futuro, lo que puedo decirle, señor Alli, es que vamos a seguir pensando en más medidas para que se beneficien los usuarios de la autopista de Navarra y que con esto no acabamos; si podemos, plantearemos más medidas. Y si ustedes tienen alguna medida y es viable, les agradeceremos que nos la comuniquen para que también se pueda poner en práctica.*

*Ha hablado del tema de la privatización. Creo que esto lo planteó también en la comparecencia que tuvo el Consejero de Economía y Hacienda, señor Iribarren, quien ya le desmintió y le dijo que parecía que usted sabía más cosas que las que puede saber el Gobierno de Navarra. El Gobierno de Navarra lo que sabe, y creo que de eso le informó en su momento el señor Iribarren, es que en estos momentos hay un encargo para que se haga una valoración, pero no se ha iniciado ningún proceso de privatización de la empresa nacional de autopistas.*

*Por último, en relación con lo que decía el representante del Grupo Parlamentario de Eusko Alkartasuna-PNV acerca de esa disfunción que existe entre unos ciudadanos y otros, le diré que, efectivamente, ha habido unos modelos que se han utilizado, uno de ellos ha sido el de las autovías, que están sin pagar, y otro es el de la autopista. Con esa situación es con la que nos encontramos. ¿Que con estas medidas los peajes son diferentes para unos que para otros? Aquí lo único que se ha hecho es incidir más en el tramo de carretera*

*donde había más problemas para descongestionar el tráfico, y ese tramo era el de Tafalla-Pamplona.*

*Creo que lo que hay que hacer, como le decía en la respuesta que le daba en su día al señor Araiz, es un esfuerzo intergeneracional. Entonces, lo que tenemos que hacer es que los usuarios de la autopista de hoy tengan los peajes más asequibles posibles para que la utilicen.*

*Usted ponía ejemplos de otras comunidades autónomas. Yo le puedo poner el de una en la que su partido y los partidos de su coalición tienen responsabilidades de Gobierno. Hablaba de que en el año 2003-2004 acaba la concesión de una autopista, y decía: que sea hasta el 2003-2004. Pero es que yo por lo menos no he oído en ningún momento que la autopista Bilbao-Behobia, por ejemplo, vaya a ser gratis a partir del 2004. Van a mantener los peajes. Y no sólo eso, sino que, además, en estos momentos tienen ustedes un plan para construir alguna autopista de peaje, y el modelo, qué casualidad, va a ser similar a éste, es decir, similar a los peajes que nosotros tenemos en Navarra.*

*En relación con el peaje social, usted sabe que en la Comunidad Autónoma Vasca, éstos, como decía antes, son muy restrictivos, y sólo son para aquéllos que están empadronados en la Comunidad Autónoma Vasca y que reúnan una serie de requisitos. Mientras que aquí, en Navarra, cualquier ciudadano, tanto navarro como de otra comunidad autónoma o de otro países, puede disfrutar de los beneficios y puede ser titular de la tarjeta. Por lo tanto, no son medidas discriminatorias. Nada más. Muchas gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Torres Miranda): *Gracias, señor Consejero. ¿Algún grupo quiere volver a intervenir? Señor Goikoetxea, tiene la palabra.*

SR. GOIKOETXEA ASKORBE: *El Consejero es reiterativo cuando se dirige a nuestro grupo en hacer referencias a la Comunidad Autónoma Vasca, lo cual tiene también bastante lógica. En primer lugar, yo no he discutido el modelo; lo que le he dicho es que se diga claramente cuál es el modelo, y el modelo por el que se ha optado es ir pagando lo mismo pero durante más tiempo. Usted incluso ha reconocido que puede costarle cero pesetas al Gobierno. El gran esfuerzo económico del Gobierno es que puede costarle cero. No discuto el modelo, simplemente digo que se cuente bien. Y en segundo lugar, usted sabe quién tiene la concesión de esa autopista, y no la tienen las instituciones públicas vascas en un 50 por ciento, luego no deciden, con ese principio de liberalidad que usted tiene, cuáles son las tarifas.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Torres Miranda): *Señor Consejero, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias. En relación con el modelo, me parece que lo que hay que hacer es lograr que vayan más vehículos por la autopista porque cuantos más vehículos vayan por la autopista menos costará, y los usuarios van a tener unos precios más favorables, sobre todo, los usuarios habituales.*

*Es cierto que la autoridad concedente de la autopista Bilbao-Behobia no son las instituciones vascas, porque eso es una singularidad que sólo tiene Navarra, pero usted lo que ha dicho es que en el año 2003-2004 acabaría la concesión de esa autopista, por lo tanto, esa autopista... No. En ese momento la autopista pasaría a las diputaciones si no es antes, porque, además, me parece que el que se transfiriera a la Comunidad Autónoma Vasca, o, mejor dicho, a las diputaciones es algo que no estaban esperando a hacerlo al año 2003. Ayer mismo hubo unas declaraciones del Consejero de Obras Públicas del Gobierno Vasco y dijo que estaban esperándolo, y creo que el señor Consejero dijo en el mes de julio que iba a ser algo inminente. Pero lo que no tienen previsto, por lo menos yo no tengo entendido, es que la autoridad concedente, bien sea el Gobierno o las diputaciones vascas, suprima los peajes en el momento en que acabe el plazo de la concesión.*

*A mí lo que me choca es que los representantes de esa coalición electoral hayan hablado y hablen también durante la campaña electoral del gran tráfico que tiene el tramo Tafalla-Pamplona, y aquí están las cifras, cuando en la Comunidad Autónoma Vasca tienen el tramo, por ejemplo, San Sebastián-Irún, con las casas pegadas a los lados, en el que la intensidad media diaria de la carretera es de más de 70.000 vehículos. Y tienen una autopista al lado, pero no les he oído hablar de suprimir el peaje allí. Están hablando del año 2002, del año 2003, pero autopista gratis en Navarra. Eso es lo que han dicho, no usted, pero sí otros Parlamentarios de su coalición electoral. Eso es lo que se ha dicho durante la campaña electoral. En Navarra tenemos un tráfico terrible en el tramo Tafalla-Pamplona, 10.000 vehículos diarios, entonces aquí autopista gratis, mientras que en la Comunidad Autónoma Vasca, en Guipúzcoa, entre San Sebastián e Irún, donde por Rentería, por Pasajes Ancho pasan 70.000 o más vehículos al día y tienen la autopista al lado, no dicen que la autopista sea gratis. Me parece que son dos varas de medir distintas.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Torres Miranda): *Gracias, señor Consejero. Se suspende la sesión durante cinco minutos. Agradecemos la presencia del señor Consejero y del señor Miranda.*

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 18 HORAS Y 41 MINUTOS.)

---

(SE REANUDA LA SESION A LAS 19 HORAS.)

**Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente de Autopistas de Navarra, SA para informar sobre el acuerdo alcanzado el pasado 1 de junio con el Gobierno de Navarra.**

SRA. PRESIDENTA (Sra. Torres Miranda): *Señorías, se reanuda la sesión. Entramos en el segundo punto del orden del día, que es la comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente de Autopistas de Navarra, SA para informar sobre el acuerdo alcanzado el pasado 1 de junio con el Gobierno de Navarra, a petición del grupo parlamentario socialista de Navarra. Damos la bienvenida al Presidente de Autopistas de Navarra, señor Aizpún, y tiene la palabra el señor Lizarbe para la exposición de lo que ha solicitado.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Muchas gracias, señora Presidenta. En primer lugar, doy la bienvenida a don Jesús Aizpún y le agradezco su predisposición favorable a este trámite que mi grupo ha entendido necesario y que viene fundamentalmente referido al Gobierno, las cosas como son, más que a la empresa concesionaria de la explotación de la autopista, pero hay algunas cuestiones que nos ha parecido que con la comparecencia de la representación de la empresa podían verse con bastante más claridad.*

*En cualquier caso, porque antes me ha corregido el Consejero de Obras Públicas y era una acertada corrección, tengo que decirle que cuando en la solicitud de comparecencia tanto del Consejero como, en este caso, de don Jesús Aizpún hablamos del acuerdo de 1 de junio entre Autopistas de Navarra y el Gobierno, nos estábamos refiriendo al acuerdo de unos días antes, que entra en vigor el 1 de junio.*

*Nosotros creemos sinceramente, y así lo he hecho constar en la anterior comparecencia del Consejero de Obras Públicas, que el acuerdo entre el Gobierno y Audenasa, evidentemente, supone mejorar las condiciones de uso de quienes utilizan la autopista, al menos de momento, en cuanto que supone una importante rebaja de las tarifas. Pero creemos que es a cambio de una prórroga en la concesión, aunque es verdad que la prórroga en la concesión fue producto del convenio de finales de 1997.*

*Dicho esto, hay algunas cuestiones que nos preocupan. Nosotros creemos que hay una coincidencia curiosa y peligrosa entre la fecha de inicio de este nuevo convenio, 1 de junio, y la proximidad con la fecha del 13 de junio. Hubo una importante campaña de publicidad en la que se vendió el importante rebaje en el peaje de la autopista, coincidiendo con una campaña en la que, sinceramente, y creo que yo soy la persona más indicada para decirlo, nunca se pretendió que el tema estrella fuese la gratuidad de la autopista, pero así fue. Por lo tanto, como así fue, la coincidencia todavía es más curiosa.*

*El portavoz de mi grupo en la Comisión de Obras Públicas, que supongo que sería mi gran amigo, además de compañero, Juan Andrés Platero, dijo aquello de que no podía ser el rescate de la autopista. Pero cuando uno estudia las cosas con más tiempo, ve el aumento de tráfico y otra serie de circunstancias, lógicamente, cambia de opinión. Con esto quiero decir que los socialistas pedimos la gratuidad de la autopista en Navarra por primera vez para las elecciones del 13 de junio. Antes ya lo hacían otros, como Herri Batasuna –hoy Euskal Herritarrok–, pero ciertamente aquella reivindicación, más allá de su contenido, pocas posibilidades tenía de hacerse realidad cuando solamente la pedía Euskal Herritarrok. Ya cuando nosotros empezamos a pedirla en la precampaña es cuando entendemos que se puso en marcha o se aceleraron los trámites de negociación con Audenasa y con el Estado, me imagino, para conseguir esa rebaja de la autopista, esa concesión, con esa fecha que el señor Palacios ha definido, el día 13 de junio, como evento de otro tipo.*

*Yo creo que no es lo mismo cuando se saca un producto interesante, como es la rebaja de la autopista, que haya una coincidencia en la campaña publicitaria con eventos de otro tipo si ese evento de otro tipo es nada menos que la fecha en que puede cambiar el Gobierno de Navarra y que, en cualquier caso, se renueva, aunque sea con repetición de muchas personas, pero se renueva como tal, se inicia una nueva legislatura en la máxima institución foral, que es el Parlamento de Navarra.*

*En definitiva, mire usted, don Jesús, nosotros estamos muy enfadados, no por lo que se está haciendo en la autopista de Navarra en cuanto a la gestión comercial como tal, sino por la curiosa coincidencia entre la campaña publicitaria que se desarrolló en lo que a la empresa se refiere –con el Gobierno estamos todavía más enfadados, lógicamente– con la campaña electoral.*

*Por lo tanto, nos gustaría conocer si se recibieron instrucciones concretas del Gobierno para hacer esa campaña publicitaria, cuánto costó, quién la hizo, qué fin se perseguía y si durante esas fechas de la precampaña y de la campaña electoral hubo indicaciones de la empresa a los trabajadores para que manifestasen públicamente su opinión contraria a la gratuidad de la autopista.*

*Voy a terminar ya. En cualquier caso, independientemente de lo que se conteste, que, lógicamente valoraremos, para nosotros está ya muy claro de quién es la responsabilidad política de todo este asunto, que es del Gobierno y del Consejero anterior, indudablemente, más allá de que haya coincidencia en que sigan siendo las mismas personas después del 13 de junio, y entendemos que la empresa, y de alguna forma en eso se ha escudado el Consejero continuamente, tiene su propia actividad. Pero nos gustaría que se nos aclarara todo lo relacionado con la campaña de venta de este producto, porque el resto de las cuestiones para las que habíamos solicitado la comparecencia, que es esa famosa carta del 30 de julio, ya nos ha indicado el Consejero de Obras Públicas que fue una decisión de la empresa, que por sugerencia del Gobierno de Navarra quedó revocada a raíz precisamente de nuestra denuncia. Muchas gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Torres Miranda): *Gracias, señor Lizarbe. Tiene la palabra el presidente de Autopistas de Navarra, señor Aizpún.*

SR. PRESIDENTE DE AUTOPISTAS DE NAVARRA, SA (Sr. Aizpún Tuero): *Muchas gracias, señora Presidenta. Señorías. Yo pensaba dar una explicación, tal como se me había citado en principio, de todo lo que fue el convenio entre el Gobierno y Audenasa, pero da la impresión de que esto lo ha explicado ya perfectamente el Consejero y no haría sino repetir una y otra vez lo mismo. Por eso, si ustedes prefieren, yo voy a contestar directamente a las preguntas que me hace el señor Lizarbe.*

*En primer lugar, pregunta sobre la coincidencia con las elecciones. La realidad es que esto fue una negociación muy dura, muy lenta, tardamos meses, y se vino a terminar en ese momento, porque había intereses contrapuestos. Como presidente de la empresa, por encargo de los dos accionistas, el Estado y el Gobierno de Navarra, yo tengo que defender los intereses de la empresa, y los intereses de la empresa a veces chocan con los de los accionistas como tales. Por otra parte, el aspecto político que podía tener el rebaje de las autopistas podía interesar al Gobierno de Navarra y no interesar al Estado. La realidad es que tardamos mucho y se terminó en aquellas fechas.*

*Yo puedo asegurarle, con toda sinceridad, que no hubo la más mínima intención. En ese momento ni me acordaba de las elecciones, y esto lo digo aunque no me lo puedan creer, porque estoy apartado completamente de la política activa. En este momento ocupo un puesto honorario en UPN y ya saben ustedes que hoy un puesto honorario es un puesto que no sirve para nada y que no percibe honorarios. Eso es fijo. No estaba en la campaña electoral, estaba en mi problema de los peajes. Coincidió la fecha, no hubo esa intención.*

*Respecto de la publicidad, nosotros no recibimos absolutamente ninguna ayuda de parte del Gobierno de Navarra, no recibimos ninguna indicación. Hicimos la publicidad con nuestros propios medios, dentro de las partidas que estaban presupuestadas para publicidad en el presupuesto de Audenasa, no del Gobierno, y respetando otros asuntos que también exigían ingresos.*

*La publicidad se hizo por mediación de la compañía Tecna, creo que fue, pero no tengo seguridad. Si realmente esa publicidad coincidía con las elecciones, yo en ningún momento he creído que la rebaja de los peajes pudiera tener una influencia importante en las votaciones, y la prueba es que hubiera sido de mucha más influencia la campaña publicitaria que se hizo en contra, porque se hizo mucha más publicidad contra la rebaja, es decir, pidiendo el rescate de la autopista, que la propaganda que se hizo por parte de la empresa. La verdad es que no tuvo influencia probablemente ni lo uno ni lo otro.*

*A los trabajadores no se les hizo indicación de ninguna clase, es más, los trabajadores hicieron –parte de los trabajadores, probablemente los más cualificados– un escrito que presentaron a la empresa porque querían publicarlo, y la empresa no quiso que se publicara, porque no quiso que se mezclara un problema de trabajadores en esa cuestión, y no se publicó. No hubo por parte de la empresa, sino por parte de los trabajadores, una iniciativa que cortó la empresa.*

*La verdad es que los efectos del contrato fueron muy espectaculares. En realidad, lo que se abaratabа en vehículos ligeros era: el tramo de Pamplona a Tafalla, antes del rebaje costaba 365 pesetas, después del rebaje, como solamente se cobraba la ida y no la vuelta si se hacía dentro de las 72 horas, que probablemente es lo que les habrá explicado el señor Palacios, quedaba reducida a la mitad, es decir, ese tramo, que es el más peligroso, queda reducido a la mitad. El peaje de Marcilla también se reducía a la mitad y el de Sarasa-Irurtzun lo mismo. Para los vehículos pesados número 1 se rebajaba en un 75 por ciento el tramo entre Tafalla y Pamplona y en un 25 por ciento todo el resto de la A-15, de manera que también se rebajaba notablemente; entre Pamplona y Tafalla costaba 530 pesetas, ahora cuesta 133, y los pesados segundo antes costaba 755 y después 189. En el peaje de Marcilla los pesados primero costaban 850 y ahora 638, y los pesados de más de dos ejes costaban 1.160 y ahora cuesta 870. En total, los 112 kilómetros de autopista antes costaban 1.130 pesetas, ahora para los ligeros cuesta la mitad, siempre que hagan el viaje dentro de las 72 horas, y los pesados 996 frente a 1.680 y 1.367 frente a 3.225. Este es el resultado del acuerdo que se alcanzó entre el Gobierno de Navarra y Audenasa.*

*Estoy a disposición de ustedes.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Torres Miranda): *Entiendo que como no ha tenido intervención el Presidente de Autopistas, señor Aizpún, sino que ha contestado a las preguntas del señor Lizarbe, no suspendemos la sesión e iniciamos la ronda de preguntas. ¿Grupos que desean intervenir? Tiene la palabra el portavoz de Izquierda Unida, señor Nuin.*

SR. NUIN MORENO: *Gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señor Aizpún. En su exposición ha planteado que la negociación que dio como resultado el convenio del 26 de mayo fue una negociación larga y dura. A nuestro grupo le interesaría identificar los puntos conflictivos de esa negociación, porque el resultado del convenio es una reducción de peajes que no tenían ninguna carga para Audenasa, en tanto que su financiación la asumía al cien por cien el Gobierno de Navarra. Por lo tanto, ya que a Audenasa realmente como empresa no le costaba nada, y al Gobierno de Navarra, por lo que ha contado el señor Palacios, por el incremento de tráfico tampoco le va a costar prácticamente nada el convenio, pues sí que pudiera identificar los elementos que dificultaron esa negociación y que la prolongaron a lo largo de varios meses.*

SR. PRESIDENTE DE AUTOPISTAS DE NAVARRA, SA (Sr. Aizpún Tuero): *La diferencia que había con el rebaje de peajes fue un acuerdo de última hora, no se habló al principio, tardó bastante tiempo en hablarse de eso.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Torres Miranda): *Gracias, señor Aizpún. Tiene la palabra el portavoz de EA/PNV, señor Goikoetxea.*

SR. GOIKOETXEA ASKORBE: *Buenas tardes, señor Aizpún. Muchas gracias por su comparecencia. En primer lugar, en esas dificultades hay una cosa en la que discrepo, es decir, los intereses políticos de quienes en este momento ostentan la responsabilidad en la Administración central sí que eran tan importantes por lo menos como los de algunos otros grupos que comparecíamos aquí. Para nosotros eso es evidente.*

*Dicho todo eso, y hablando de las dificultades, yo entiendo que la dificultad estribaría en las consecuencias económicas que iba a tener eso para Audenasa. ¿Nos podría cuantificar cuáles eran las previsiones de esta decisión para Audenasa, en pesetas, con respecto a sus ingresos o a su cuenta de resultados?*

SR. PRESIDENTE DE AUTOPISTAS DE NAVARRA, SA (Sr. Aizpún Tuero): *No tengo yo aquí todos los datos. Se hace un estudio económico-financiero hasta la fecha del final de la concesión y, claro, ahora resultará que al final de la concesión el resultado será cero, porque el fondo de reversión se habrá dotado a lo largo de más años. El peligro está en que se juega con pesetas de dentro de veinte años, que no sabemos lo que valdrán. Sabemos lo que valen ahora, lo que valgan dentro de veinte años no lo sabemos; sabemos el tráfico que hay ahora, esperamos que el tráfico crezca, pero tampoco hay ninguna seguridad, puede que con las mejoras técnicas, etcétera, nos encontremos con que hay otros procedimientos: trenes de alta velocidad, etcétera, que pueden disminuir el tráfico de la autopista. O sea que tampoco es fácil saber cuánto valdrá. Es muy difícil saber exactamente cuánto representa la diferencia.*

SR. GOIKOETXEA ASKORBE: *No estoy seguro de que me haya entendido la pregunta. No le preguntaba cuáles son las consecuencias económicas del acuerdo del 97, que aquí muy bien se ha diferenciado un acuerdo de otro, sino del acuerdo de junio de este año, en el cual el Gobierno tiene que provisionar las disminuciones de ingresos anuales, no al final de la concesión, que esta medida de reducción de tarifas supone para Audenasa.*

SR. PRESIDENTE DE AUTOPISTAS DE NAVARRA, SA (Sr. Aizpún Tuero): *Porque en este momento, por ejemplo, hay un incremento de tráfico del 20 por ciento. ¿Esto va a seguir así? Entonces podremos calcular, pero no sabemos si va a seguir así o no. No podemos calcular exactamente cuál va a ser la diferencia. Es imposible.*

*Por otra parte, nosotros vamos a tener que empezar a pagar impuestos que ahora no pagamos dentro de cuatro o cinco años. Tampoco sé exactamente lo que va a representar. Es muy difícil saber ahora cuál es exactamente la diferencia. En los dos primeros meses ha sido una diferencia de unos 200 millones, pero no tengo seguridad, puede ser eso.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Torres Miranda): *Gracias, señor Aizpún. ¿Algún grupo desea intervenir? Tiene la palabra el señor Lizarbe.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *No intervengo por ahondar en la comparecencia, porque de alguna forma ahí están las preguntas y las respuestas, pero sí con carácter general porque, si no, puede dar la impresión de que hay cierta duda respecto, no ya de la comparecencia del señor Aizpún, sino en general, con el tema de la autopista. Pero como el miércoles 27 hay un Pleno en el que hay una iniciativa que habrá que debatir, porque al Parlamento hay que ir a parlamentar, ¿verdad?, otra cosa es el resultado de la iniciativa, yo creo que de este tema vamos a seguir hablando siempre, porque si se aprueba la enmienda de EH aún habrá que hablar incluso más para ver cómo se lleva a la práctica esa proposición de ley.*

*Quiero decir con esto, y termino, que mi grupo entiende que el coste económico para el Gobierno es cero. Y hace falta que esto lo tenga que decir el*

*principal partido de la oposición, pero el coste económico para el Gobierno de Navarra del rebaje de la autopista es cero, y es bien sencillo. ¿Dónde está la ventaja? La ventaja está en que aunque se cobra menos de peaje se va a cobrar durante más tiempo en virtud del convenio del 97, pero, además, la simple rebaja del peaje, lógicamente, hace aumentar el tráfico. Es decir, el tráfico va a aumentar por dos razones: una, por la bonanza económica y el progreso económico que yo creo que en los próximos años habrá, a mí me parece que eso es más que razonable; y, otra, porque cobrando menos van a ir más, que de otra forma se irían por la carretera, porque el peaje es más disuasorio cuanto más caro es. Por lo tanto, lo que el Gobierno va a tener que pagar en esta historia es nada.*

*Otra cosa es lo que tenga que pagar en virtud de lo que el Partido Socialista ha pedido, y, como ha dicho el señor Palacios, aquí es imposible guardar ningún secreto, no solamente porque en seguida sale en los medios de comunicación, sino porque incluso los propios Consejeros del Gobierno vienen y lo dicen. Eso ya es otro tema. Lo que ya pueda ser añadir a lo que es la financiación natural, por así decirlo, de este peaje, que es lo que es, que es el propio tráfico económico, ésa ya es otra cuestión distinta, y es cero. Porque yo no lo sé ahora, pero en relación con lo que ha dicho el señor Goikoetxea, yo no estoy seguro, me da la impresión de que en los Presupuestos del 99 –aquí están, en todo caso, los que firmaron el acuerdo presupuestario: CDN y UPN, ellos tal vez lo sepan– no aparece cuantificado ningún ingreso como dividendos obtenidos de la participación en Audenasa. Si a eso es a lo que va a renunciar el Gobierno, de alguna forma podremos hacer la cuenta como queramos, pero, hoy por hoy, yo creo que el coste es cero, que no es que a mí me parezca mal. A mí me parece bien que se pague la mitad del peaje, lo que no me parece bien es que se pague peaje. La operación, vista desde una filosofía de no liberalización, está bien; el problema es que no estamos de acuerdo en el conjunto de la medida.*

*Pero, bueno, como éste va a ser un tema del que vamos a estar hablando sin parar los cuatros años, pues insisto en que si se aprueba la iniciativa de EH aún hablaremos más, porque entonces habrá que llevarla a la práctica y, claro, a ver cómo la lleva el que está gobernando, pero ya lo dirán ellos. Muchas gracias, señora Presidenta y señor Aizpún.*

SR. PRESIDENTE DE AUTOPISTAS DE NAVARRA, SA (Sr. Aizpún Tuero): *Eso de que al Gobierno no le cuesta nada depende de cómo se mire. En primer lugar, si el Gobierno tenía, por su participación en el negocio, unos beneficios de 300 millones de pesetas y los tiene que dedicar a pagar el peaje pierde 300 millones de pesetas que deja de percibir. O sea que una cosa es el* damnum emergens *y otra el* lucrum cessans, *eso pierde. Y, en segundo lugar, no haga usted la cuenta de que el peaje aumenta en la misma proporción que el tráfico; con estos descuentos que estamos aplicando, es una barbaridad la diferencia que hay entre el peaje teórico y el que realmente se percibe, porque ahora todo el mundo quiere la tarjeta y usa la tarjeta. Teníamos 6.000 tarjetas hace cinco años y ahora hay 38.000. Claro, con 38.000 tarjetas, a base de cobrar la mitad del viaje, no aumenta en esa proporción. Nada más.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Torres Miranda): *Gracias, señor Aizpún. Como no quiere intervenir ningún grupo más, se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESION A LAS 19 HORAS Y 25 MINUTOS.)