DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

VIII Legislatura | Pamplona, 10 de septiembre de 2013 | NÚM. 36

COMISIÓN DE ECONOMÍA, HACIENDA, INDUSTRIA Y EMPLEO

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. PEDRO RASCÓN MACÍAS

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 10 DE SEPTIEMBRE DE 2013

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente de la Cámara de Comptos para explicar el informe sobre "AUDENASA Política Comercial".

(Comienza la sesión a las 10 horas y 2 minutos.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente de la Cámara de Comptos para explicar el informe sobre Audenasa Política Comercial.

SR. PRESIDENTE (Sr. Rascón Macías): *Buenos días, señorías. Se abre la sesión de esta Comisión de Economía, Hacienda, Industria y Empleo, en la que tenemos un punto en el orden del día que dice así: "Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente de la Cámara de Comptos para explicar el informe sobre Audenasa Política Comercial 2003-2012". Damos la bienvenida a esta Comisión a don Helio Robleda, Presidente de la Cámara de Comptos, y a las personas de su equipo, que ya vienen siendo también habituales en esta Comisión. La comparecencia ha sido solicitada por Aralar-Nafarroa Bai. Señor Longás, para la presentación, breve a ser posible, tiene usted la palabra.*

SR. LONGÁS GARCÍA: *Gracias, señor Presidente. Señorías, señor Presidente de la Cámara de Comptos y acompañantes, buenos días. Nosotros solicitamos este informe porque es una partida de cierta entidad. Aunque porcentualmente en el conjunto del presupuesto no lo sea tanto, en estos tiempos en los que estamos recortando en partidas y en cuantías muchísimo menores, nos parecía que era conveniente tener una idea, más allá de lo que podíamos ver o de los cálculos groseros que se podían hacer –groseros en el sentido de "en bruto"– a partir de la lectura de los presupuestos. E una partida que ha llegado a los casi 16 millones de euros; en 2012, 14 millones de euros. Era conveniente saber exactamente cuál era su contenido y en qué medida se cumplen o no los objetivos que se supone que animan esta partida presupuestaria. Esa es la razón por la que pedimos la comparecencia y estamos a la espera de las explicaciones del señor Robleda al respecto. Muchas gracias.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Rascón Macías): *Muchas gracias, señor Longás. Señor Robleda, cuando quiera.*

SR. PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE COMPTOS (Sr. Robleda Cabezas): *Buenos días. Egun on. En cuanto al informe que se solicitó a la Cámara de Comptos en enero de este año, dada la concreción del trabajo a realizar sobre esta partida que ha mencionado el señor Longás, la Cámara de Comptos consideró oportuno incluirlo ya en su programa de este año. Como pueden apreciar, el contenido del informe, efectivamente, se centra en el análisis de esa partida presupuestaria, tanto en cuanto a la evolución de su gasto en los últimos diez años como en el análisis de los objetivos y de la eficacia que esta partida supone.*

En primer lugar, antes de explicarles el informe, así como también el contenido exhaustivo de la petición, sí que me gustaría, por lo que he comentado antes, por tratarse de un informe de una gran concreción sobre esa partida, contextualizar de alguna forma el informe en el conjunto de lo que supone esta concesión del corredor y de esta infraestructura que abarca, como saben ustedes, desde Irurtzun hasta el enlace de la autopista de peaje del Ebro.

En primer lugar, les diré que la concesión se lleva a cabo en 1973, que es cuando el Gobierno de Navarra adjudica la concesión con reversión a la empresa Autopistas de Navarra, que se constituye como una sociedad privada en aquel momento, y que en 1994 el Gobierno de Navarra adquiere el 50 por ciento de participación en esta empresa. En estos años de concesión de explotación y mantenimiento de la autopista de peaje del corredor que he citado anteriormente, se producen, lógicamente, unas actualizaciones de aspectos que son fundamentales para analizar en el contexto actual esta partida presupuestaria y los objetivos de alguna manera previstos en el cumplimiento del grado de eficacia de ese gasto presupuestario que el Gobierno de Navarra dedica en su cuenta a esta concesión.

En primer lugar, destacaré que, efectivamente, a partir de 1984, el hecho de que la empresa Audenasa esté participada por el Gobierno de Navarra supone también, evidentemente, el ingreso de unos dividendos por esta participación de los que después, en este análisis, haremos la correspondiente correlación frente a lo que supone, de alguna manera, el equilibrio entre la compensación de ese gasto que el Gobierno de Navarra aporta a la política comercial de descuentos que practica Audenasa y, a su vez, que supone la recuperación a través de los dividendos y el equilibrio entre ambas cifras. Seguiré un poco con el análisis de esta evolución porque, efectivamente, la concesión con reversión al ente público estaba prevista en la constitución para el año 2014. Sin embargo, en 1997 se cambian las condiciones y se prorroga la concesión hasta 2029.

Esta situación genera, por lo tanto, una situación de explotación y mantenimiento de la autopista en condiciones que, de alguna manera, satisfacen a las partes. Por lo tanto, esa ampliación lleva, lógicamente, a seguir manteniendo la política comercial. No obstante, no es hasta 1999 cuando se inicia, por parte del Gobierno de Navarra, la compensación, el análisis de la partida que traemos hoy en el informe de cara a compartir con la empresa concesionaria, lógicamente, la política de descuentos fundamentada en un marco jurídico en el cual la iniciativa de la aplicación de estos descuentos a los usuarios de la autopista puede

venir, por un lado, de la Administración Pública concedente, en este caso del Gobierno de Navarra, en cuyo caso, evidentemente, la tiene que fundamentar en el interés público.

Por lo tanto, el informe también hace referencia de alguna manera a la evolución, lógicamente, a partir de 1984, por el control y vigilancia que el Gobierno de Navarra ejerce sobre la concesionaria, sobre la diferente evolución que han tenido en el tiempo –vuelvo a repetir, a partir de 1999– de la aplicación de esa compensación a la concesionaria sobre los descuentos practicados bajo una iniciativa de interés público. En este caso, si la iniciativa fuera de la empresa privada, que no ha ocurrido, en cuanto a la aplicación de esa política comercial, evidentemente, siempre sería posible aplicarlo, siempre y cuando se mantuviera el equilibrio económico-financiero necesario para garantizar la sostenibilidad de la empresa. Como les digo, esto no ha sucedido y, por lo tanto, toda la política de descuentos que se ha practicado ha sido a iniciativa del ente público y, por lo tanto, fundamentado en el interés social de utilización de este corredor.

Dicho esto, con respecto a lo que ya es el ámbito concreto de que es objeto el informe, que es precisamente analizar esa política comercial, les diré que, evidentemente, los periodos en los cuales el Gobierno de Navarra ha estado controlando, desde 1984, toda la política de gestión de la empresa, tanto obviamente en la aplicación de los objetivos que la empresa ha perseguido tanto en las infraestructuras, en inversiones, como también en la actualización continuada de las tarifas que desde 1973 la empresa aportó y que anualmente se actualizan con base en una cláusula y una fórmula que, básicamente, toma como referencia el 95 por ciento del IPC del año en curso. A lo largo de estos años, desde 1984 hasta 2008, se produce una evolución en esa actualización de las tarifas y de los precios base. Las tarifas son el precio unitario que se paga por este servicio público por el usuario y los precios base son los que recibe el concesionario por la utilización, es decir, por la reversión que le supone el uso de este corredor por parte de los usuarios. Tanto la tarifa como el precio base son objeto de actualización anualmente.

Hay unos ciertos cambios ?se recogen en el informe; podemos entrar en ellos después? en cuanto a esa evolución de cómo se lleva a cabo la actualización introduciendo cambios necesarios por el contexto en el que se va desarrollando la explotación y mantenimiento de la autopista, que están recogidos pero que básicamente en 2008 generan un cambio importante en esa aplicación de la política sencillamente porque a lo largo del periodo anterior, de 2000 a 2008, se producen dos hechos importantes: uno de ellos, un cambio sustancial en la política comercial, en la política de descuentos, en la que la diversidad de esos descuentos se focaliza esencialmente en generar un uso de la autopista que permita, de alguna manera, un abaratamiento de los costes para los usuarios. Y esos descuentos van vinculados en ese periodo que, después, lógicamente, se siguen intensificando, a centrar esos descuentos en el uso habitual de la autopista mediante, por un lado, vincular ese uso a la tarjeta, la llamada tarjeta AP-15, que es coloquialmente como se conoce este corredor y, por otro lado, en el año 2000 se vinculan la mayor parte de los descuentos específicos al uso habitual, con lo cual, la tipología de descuentos se homogeneíza.

Por lo tanto, la diversificación de tipos de descuentos existentes anteriormente como era, por ejemplo, descuentos del 20 por ciento sobre el total del volumen de facturación y, sobre todo, por el interés social de que a partir de 2000 la vinculación y la homogeneización de descuentos lleva, de alguna manera, a vincularlos, en primer lugar, en el año 2000, a la tarjeta AP-15 y, posteriormente, a partir de 2008, a los dispositivos OBES, que son los dispositivos de control de la vía de telepeaje, la VIA-T, hacen que, de alguna manera, esa política de descuentos quede homogeneizada y, de hecho, como les comentaré después, esto permite que a partir de 2008 se pueda hacer un análisis más homogéneo de los datos que lo que ha sido el periodo anterior, básicamente, de 1999 a 2008, que, como les decía, es el periodo anterior a esa política de descuentos en la que el Gobierno de Navarra participa compensando parte de esos gastos que ahora veremos y, lógicamente, parte de los descuentos practicados por la concesionaria, en el mejor uso o en un uso más social de la autopista.

Todo ello va unido a un contexto económico de apoyo a descongestionar otras vías paralelas a la autopista de peaje, como son la Nacional 120 y la N-240. La autopista, a través de esa vinculación de la política de gasto a esa compensación, permite que en esos tramos, sobre todo en los tramos Tafalla-Pamplona y Pamplona-Irurtzun, se consiga, a través de esos descuentos vinculados, una mayor utilización. Los resultados de esta política, que comentare después, dan lugar a generar una tranquilidad sobre la sostenibilidad y la utilidad. Posiblemente, la mejora en la política de descuentos venga de la mano de lo que ya la Unión Europea regula claramente y que permite, lógicamente, mejorar esos instrumentos.

Este previo que les he realizado es porque quizá el informe, como les decía al principio, va un poco a tiro fijo sobre la partida de gasto y quería contextualizarlo. Este es el contenido del informe que les voy a exponer y, ya contextualizado, como les decía antes, esta petición nos parecía,

sencillamente, el tiempo de atención es… De alguna manera, en la Cámara aprovechamos también nuestros pequeños huecos porque a veces nuestros clientes auditados se retrasan un poquito en sus datos y demás y al personal no se le puede tener parado. Entonces, veíamos que era un momento oportuno porque justo estábamos analizando también la cuenta general de 2012 que esperamos traerles en breve aquí para que ustedes tengan esta información lo más pronto posible y les sea oportuna.

La petición contempla lo que es el contenido del informe que, evidentemente, es lo que debemos cumplir. Como pueden ver, la evolución de este coste, qué ha sucedido, desde 1999, con la evolución de ese gasto. Cuál ha sido, lógicamente, su distribución en cuanto a los usuarios, que son vehículos y no personas, porque, de alguna manera, está vinculado a personas físicas y sociedades. Por lo tanto, les traemos aquí un pequeño análisis de esa evolución de la utilización de la autopista por parte de vehículos ligeros, vehículos pesados y sobre esa política, ya más homogénea a partir de 2008, sobre el condicionante del uso habitual de la autopista. ¿Cuál es el marco jurídico en el que se mueve esta concesión? Lógicamente, ¿cuál es el control y vigilancia que está haciendo el Gobierno de Navarra? De hecho, ya desde la toma de participaciones se crea un órgano llamado Delegación de la Diputación Foral de Navarra, como órgano de control, cuyo cometido es, como les comentaba antes, vigilar y controlar la política de inversiones de la concesionaria. También, lógicamente, cómo no, revisar sus cuentas anuales y, por supuesto, participar en el control y en el cálculo de la actualización de las tarifas y de los precios-base. También en la petición, como ven, se contemplan las posibilidades de discriminación entre usuarios según origen y situación, así como las posibilidades de rescisión de esta compensación; no del rescate de la empresa ?la Cámara de Comptos hizo en el año 2000 un informe al respecto?, sino sobre qué sucedería, dentro de este marco jurídico, si se decidiera eliminar, rescindir esta compensación.

Esto es lo que les he contado un poquito; quizá algún dato más que se me ha pasado: la longitud del recorrido, que en principio era de ciento un kilómetros pero después, con la variante de Pamplona, se amplía, y en el momento actual el corredor tiene una amplitud de ciento doce kilómetros, lo que les comentaba antes de la ampliación del plazo de reversión, que contempla la concesión, y el control que se hace de esta concesión por parte del Gobierno de Navarra y que les citaba anteriormente, entre los cuales las funciones importantes periódicas son precisamente la actualización de esas tarifas y la política de descuentos.

En cuanto a la política de descuentos, como les decía antes, hasta 2008 es un poco compleja. Está fundamentada, básicamente, en situaciones de descuentos generales y descuentos específicos, y esos descuentos específicos, como pueden ver, han evolucionado desde 2008 al uso habitual, es decir, la frecuencia de uso y demás, la cual, lógicamente, lleva en estos momentos a que, de hecho, en diciembre de 2011, quienes no dispongan de la tarjeta AP-15 o del OBES para el control de la VIA-T, no tendrán descuentos por uso habitual, sino que pagarán el precio base. Esta es la política actual sobre los precios que, lógicamente, ha truncado, de alguna manera, las expectativas que recogía el Plan 2006-2009 de análisis del impacto que estaba generando esta política por parte de la concesionaria y el apoyo del Gobierno de Navarra. Y se ha truncado, sencillamente, porque la crisis económica ha impactado sobre este plan, a cuya realización se comprometieron la empresa y el Gobierno en un plazo de quince meses. No se ha realizado a partir de 2008 y, por lo tanto, lógicamente, cambia, como verán ustedes en la exposición y como contemplarán en el informe, las expectativas de generar una política comercial en la que en 2013 hemos vuelto a una utilización de esta vía a niveles de 2003. Por lo tanto, esto supone, lógicamente, un replanteamiento.

Estos son los objetivos, que coinciden, lógicamente, con la petición y que iré comentándoles. No obstante, les diré que nos hemos encontrado con algunas limitaciones. En primer lugar, sobre la información en cuanto a la tipología de vehículos ?esto hace que, lógicamente, se refiera al vehículo y no al usuario?, la determinación sobre el origen geográfico, ya que se aplican independientemente del sistema de pago, genera alguna limitación así como lo que les comentaba antes sobre la homogeneización de datos que no se da hasta 2008.

Vamos a entrar entonces ya en el análisis del gasto, de lo que ha supuesto el coste para el Gobierno de Navarra, la política de descuentos y el apoyo, lógicamente, a vincularlo al uso. Esta es la evolución, en cuanto al contenido de la partida. Como ven, ha ido incrementándose. Esto tiene una clara correlación: el incremento de la compensación viene dado porque, efectivamente, hay un incremento en el uso de la autopista pero, como ven, hay un punto de inflexión en el que, de alguna manera, a partir de 2008, tanto…,lógicamente, también, la competitividad que generan otras redes de carreteras. Está claro que, quien pueda ir a Tafalla por la Autovía del Camino, aprovechará otro recorrido, otro trazado y evitará la autopista. De alguna manera, entra en competencia la autopista con las dos autovías que permiten que en el entorno del corredor cercano a la cuenca de Pamplona, lógicamente, los usuarios usen alternativas. Esto también genera, por el efecto de la crisis, un

descenso en ese tráfico que lleva a niveles de retroceso frente a lo que venía siendo la proyección hasta el año 2008.

Como les comentaba antes en el previo, la política de compensación de gastos tiene su sostenibilidad y su soporte en el marco jurídico de la potestad que tiene el Gobierno, como ente público concedente de la concesión, para aplicar políticas de incentivo del uso de la infraestructura que estamos comentando. Por lo tanto, esto lleva, lógicamente, a un análisis. Como ven, ya a partir de 2008, que es cuando vinculamos, de alguna manera, la utilización al uso habitual en el que, como pueden ver en la evolución, esa compensación que figura como gasto en la cuenta del Gobierno de Navarra supone el 38 por ciento del total de los descuentos que aplica la empresa concesionaria. Dicho de otra manera, de cada cien euros que descuenta la empresa concesionaria a los usuarios, lo que el Gobierno de Navarra aporta son treinta y ocho euros, ¿de acuerdo? Por lo tanto, ese es el término medio. Como pueden ver, oscila entre el 39 y el 34 y, lógicamente, en los últimos años ha generado un cierto descuento.

En cuanto al tipo de descuento que se aplica, como pueden ver, va creciendo sustancialmente la focalización hacia el descuento del tipo de uso habitual porque, obviamente, se está centrando esa política en el uso habitual. Estamos, de alguna manera, con una vinculación cada vez mayor al uso habitual como política de aplicación de los descuentos y, por otro lado, tienen aquí un análisis entre tipos de vehículos en cuanto a qué genera ese gasto en las cuentas respecto al tipo de vehículos: vehículos ligeros y pesados. Está claro que en los últimos años, sobre todo a partir de los acuerdos que modifican el contrato y el pliego de la concesión en 2007, lógicamente, se quiere potenciar, mediante los descuentos, la utilización de la autopista por parte de vehículos pesados, y eso, en el análisis, en la tipología de descuentos, verán que es un apoyo para incrementar, de alguna manera, ese uso por parte de ese tipo de vehículos.

Aquí tienen el análisis de cómo, a través de la vinculación a la tarjeta AP-15 y al OBES, se están vinculado esos descuentos habituales a la vuelta gratis, por ejemplo, o bien al uso, a través de los OBES y de las tarjetas vinculadas simplemente al descuento y, lógicamente, al pago del precio base en los otros casos.

Aquí tenemos la evolución desde 2008 de la migración que se está generando de la tarjeta hacia el OBES. En cualquier caso, como pueden ver, la utilización mensual de las tarjetas se sitúa en torno al 64 por ciento, y esa tarjeta se usa mayoritariamente por parte de vehículos ligeros. Si nos vamos al origen geográfico, pueden ver que el 80 por ciento de los beneficiarios de la autopista son navarros. Van seguidos de los guipuzcoanos –las provincias limítrofes– y, de alguna manera, el 82 por ciento de las tarjetas corresponden a personas físicas o jurídicas domiciliadas en Navarra. Si nos vamos a los dispositivos de utilización de la VIA-T, como pueden ver, el 58 por ciento se utiliza con carácter habitual.

Otros datos relacionados ya con aspectos específicos sobre los usuarios de esta infraestructura. Como pueden ver, en cuanto al origen geográfico, el 72 por ciento de los beneficiarios y el 75 por ciento de los dispositivos son de beneficiarios, personas físicas y jurídicas que tienen su residencia en Navarra, y en cuanto la tipología de vehículos, como ven, respecto al descuento por uso habitual de vehículos ligeros, el origen geográfico en su 90 por ciento es navarro y se concentra en torno al 94 por ciento del gasto. A su vez, si nos fijamos en el porcentaje en cuanto a residencia, estamos hablando del 87 por ciento y del 92 por ciento de las dos magnitudes. Esto en cuanto al análisis de la partida, en cuanto al gasto, en cuanto a su evolución, en cuanto a los usuarios, en cuanto al tipo de vehículos y en cuanto al tipo de descuentos.

Otro de los aspectos de la petición era analizar la eficacia de esta partida presupuestaria. Como pueden ver, en cualquier caso, la sostenibilidad en cuanto a este gasto como política de incentivación por parte del Gobierno de Navarra de cara a incentivar el uso de la autopista es sostenible, es adecuado, en todo caso, a las circunstancias y el contexto dentro del marco jurídico. En cuanto a la tipología de descuentos o las condiciones que dentro del marco de la Unión Europea se podrían analizar, en cuanto a discriminación respecto ya no solo al origen, sino a la universalidad de la aplicación, en cuanto a la igualdad en su aplicación, evidentemente, en este sentido, la política de concesión debe analizarse en un momento en que el contexto de crisis posiblemente permita ver si dentro de esa tipología de discriminación caben mejoras en ese sentido, como puede ser, como en otros países de la Unión Europea, la llamada viñeta u otros instrumentos. Como pueden ver, está pendiente ese informe, al que se comprometieron tanto el Gobierno de Navarra como Audenasa, sobre cuál sería ahora mismo, en este contexto, la política más adecuada, revisando el estudio de 2006 y contextualizándolo en el entorno de crisis económica actual.

En cuanto a la eficacia, hay un análisis económico que se puede hacer, que anuncié un poco antes y que lo tienen en esta transparencia, y es que de alguna manera el balance para el Gobierno de Navarra es que, al ser accionista de Audenasa, recibe un dividendo. Como pueden ver, en el periodo que hemos analizado, los dividendos que ha cobrado el Gobierno de Navarra por su partici-

pación en Audenasa rondan los 97 millones de euros, cifra que está representando en torno al 70 por ciento de lo que supone la aportación que el Gobierno de Navarra, por otro lado, en su política de incentivación de utilización de la autopista, está aportando a las cuentas de Audenasa y que, como les decía antes, son el 38 por ciento de los gastos totales que Audenasa tiene por esta política de descuentos. Dicho de otra manera, el 70 por ciento de ese 38 por ciento es lo que está recuperando el Gobierno de Navarra a través de los dividendos que está cobrando por su participación en la sociedad.

Aquí tienen la proyección de las cifras que se han comentado anteriormente sobre los dividendos percibidos y la política comercial, donde se ve que básicamente se está recuperando el 70 por ciento. En cuanto a la eficacia, las proyecciones de estimaciones que recogía el estudio de 2006 eran en un entorno de no crisis económica. Por lo tanto, si no hubiera habido crisis y se hubiera podido mantener, habría acabado a final de la prórroga de la concesión, en junio de 2029, básicamente triplicando esa aportación, pero, lógicamente, también evolucionando los dividendos percibidos. Con lo cual eso es lo que, de alguna manera, habría que elaborar apoyándose en las previsiones que en estos momentos debería recoger el plan económico de impacto.

El otro apartado que se nos comentaba en el trabajo encomendado era cuáles serían los efectos o la repercusión que podría tener la rescisión de esta política de descuentos en esta situación. Ahí lo tienen. En este sentido, como comentaba antes, si es iniciativa del ente concedente, es decir, del Gobierno de Navarra, cabe hacerlo, pero, evidentemente, si se eliminan los descuentos, no habrá partida presupuestaria y, por lo tanto, esto llevaría a una consecuencia clara, que es analizar qué impacto tendría esto en el equilibrio económico-financiero de la empresa concesionaria. Por lo tanto, esto es lo que, de alguna manera, supondría el impacto de esta rescisión de esta política de apoyo a los descuentos que genera la empresa.

Y en cuanto a las posibles mejoras o discriminaciones que se podrían realizar, obviamente, quedan las que ya se están aplicando que, lógicamente, se han visto truncadas en sus expectativas por el entorno de crisis económica pero que, en cualquier caso, han generado hasta 2008 una situación de satisfacción mutua en la cual el incremento del tráfico de utilización de este corredor, por un lado, y, por otro lado, lógicamente, la política incentivadora que ha generado, sin duda ninguna, como tienen ustedes en las cifras, un incremento del tráfico, una situación de sostenibilidad en la explotación y de beneficio mutuo. ¿Qué debe suceder a partir de ahora? Que quizá otros aspectos que deben tenerse en cuenta en un contexto de crisis económica que ya en la Unión Europea se utilizan, de discriminación positiva en este caso, lógicamente, podrían aplicarse en ese sentido.

Esta es un poco la exposición que quería hacerles de este informe. Quedo a su disposición. Me acompañan en esta comparecencia Luis Ordoqui, que es el Secretario General de la Cámara, y Nacho Cabeza, que es el autor de este trabajo. Así que, estamos a su disposición para cuantas preguntas nos quieran formular. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Rascón Macías): *Muchas gracias, señor Robleda. Se ha ceñido usted al tiempo con muchísima puntualidad. Iniciamos la ronda y empezamos por Aralar-Nafarroa Bai. Señor Longás, tiene usted la palabra.*

SR. LONGÁS GARCÍA: *Gracias, señor Presidente. Señor Robleda, muchas gracias por la exposición, por el informe. No es extraño que elogiemos aquí la labor de la Cámara de Comptos. Yo creo que en este momento es una de las instituciones con más prestigio, ganado a pulso, que tenemos en Navarra y con buena razón, como digo. Podemos estar de acuerdo o no con las consideraciones que se hacen pero, desde luego, el trabajo que se hace es riguroso, y una de las ventajas de estos trabajos, que es de alabar, es precisamente la explicación minuciosa del método y, por tanto, a partir de ahí, el reconocimiento de las limitaciones en esa información, etcétera, porque nos permite sacar conclusiones de mayor enjundia y de mayor calidad. El señor Robleda es académico y conoce la importancia que tiene el método antes de empezar a estudiar cualquier tipo de conclusión y, por tanto, la utilidad que tiene que se nos explique siempre el método rigurosamente, y es algo muy habitual y, desde luego, yo les animo a que continúen en esa línea metodológica porque tiene una enorme importancia y da un plus de calidad a sus trabajos.*

Yo ya decía antes que esta es una partida que tiene cierta cuantía, evidentemente, va evolucionando también con la evolución económica, ciertamente, y eso no es ninguna sorpresa pero, en cualquier caso, es una partida de cierta entidad y, por tanto, hay que ver, hay que sacar conclusiones. Entendíamos que era conveniente tener toda la información para posteriormente sacar conclusiones al respecto. Sí que hay una cuestión aquí. En el informe, se habla de los antecedentes desde el punto de vista contractual. Habría más cuestiones, porque hay que ver las razones por las que al final se nacionaliza, digamos, la autopista, que es una auténtica quiebra de la concesionaria, entre otras cosas por una política de endeudamiento demencial en la época en que se hizo y porque la Hacienda de Navarra había garantizado, había avalado alguno de esos préstamos y tampoco

podía responder a ellos. Conviene aclarar también porque, evidentemente, ahora la concesionaria genera beneficios, que durante muchos años las pérdidas han sido cubiertas al 50 por ciento por el Estado y Navarra, que es otra cosa que queda por ahí para calcular en algún momento, porque ahora hay beneficios, pero durante muchos años el Gobierno de Navarra ha tenido que sacar de sus presupuestos la mitad de las pérdidas de Audenasa, como digo, muy lastradas por los costes financieros. Por eso, a la hora de hablar de los dividendos, que, por cierto, como dice el informe, ahora los percibe la CPEN, entonces, no sé hasta qué punto, en estos momentos, se pueden contraponer las dos cosas, porque los dividendos están en un sitio del presupuesto y los gastos están en otro. Igual el Gobierno de Navarra, con esa afición que tiene a cambiar los balances de las empresas para justificar ERE en empresas públicas, termina quitando de la CPEN también esa fuente de ingresos. Pero, bueno, esta también es una cuestión que conviene tener en cuenta.

Y, a partir de ahí, yo tengo algunas cuestiones, algunas dudas. Una de ellas porque desconocía cómo se había hecho la cuestión de la cesión de la Ronda Oeste, que, efectivamente, aumenta el trazado. Ahí se habla de cesión. Sí que me gustaría saber en qué condiciones. Supongo que simplemente a efectos de conservación y explotación, como dicen, esos costes añadidos además se repercuten en las tarifas, en los peajes. Supongo que será a esos solos efectos. No sé si hay algún tipo de elemento más en esa cesión de la Ronda Oeste. Lo mismo que dice, en la página 46, que desde junio de 2014 desaparece la bonificación existente sobre la contribución urbana y la licencia fiscal, o las figuras equivalentes en este momento. No sé qué implicaciones tiene eso o qué significa exactamente. ¿Significa, por ejemplo, que los municipios por donde pasa la infraestructura pueden girar esos impuestos? ¿Cuál es exactamente esa situación en este momento?

Por lo demás, el informe aporta tres recomendaciones concretas, que yo creo que tienen su importancia para aclarar de verdad la situación: la realización de un texto refundido que, además, es un compromiso que existía y no se ha realizado; la recomendación sobre el estudio sobre la incidencia de los descuentos sobre los costes de explotación, que también era una previsión que tampoco se ha realizado, y la recomendación sobre el plan económico-financiero. Creo que esto tiene interés; lo que pasa es que, como bien ha resaltado, comparando el plan con la evolución, evidentemente, después, la situación económica puede alterarlo considerablemente, pero no está de más que se haga.

Hay una cosa que ha dicho usted y que está entre los objetivos que se persiguen con esta política presupuestaria en relación con Audenasa, que es centrar los esfuerzos en el uso habitual. Al final, el uso habitual, en 2012 –cifra sin IVA– son 2.600.000 euros. En términos presupuestarios habría que sumarle el IVA, que es el reflejo que tiene la partida presupuestaria, pero, bueno, son 2.600.000 euros y, después, los descuentos específicos son 8.100.000, de los cuales 4.105.100 euros eran descuentos a vehículos pesados. A nosotros nos interesaba esta cuestión entendiendo precisamente que la argumentación que se daba para esta política comercial era fundamentalmente el uso habitual. El uso habitual, al final, vemos que es una parte relativamente reducida del coste total de esta política. Y, después, había otras motivaciones que se esgrimían, lo dice el informe, que aclara también que no se han hecho estudios de coste-eficacia de esas políticas y que los objetivos en gran medida no se cuantifican. Esa es una cuestión en la que se ha insistido mucho, hemos insistido nosotros mucho y es fundamental: si no hay objetivos cuantificables y medibles es muy difícil establecer la efectividad de una política y, de hecho, no hay una desviación significativa ?tampoco en vehículos pesados?, un aumento significativo del peso del tráfico pesado en relación con el conjunto del corredor. En ese sentido, habría que ver. Yo creo que trasvasar vehículos pesados a la autopista es un objetivo que puede ser defendible, pero en la medida en que no se produce un cambio significativo en el reparto relativo de los tráficos en el conjunto del corredor, habrá que ver si realmente esa partida presupuestaria es efectiva.

Insisto, el informe es minucioso. En relación con eso, no tengo nada más que decir. Nos parece que era una necesidad disponer de este instrumento para sacar conclusiones, y hay que ver claramente la utilidad de esta política en relación con los objetivos teniendo en cuenta, como digo, el peso de los descuentos por uso habitual en el conjunto de esta partida presupuestaria y, desde luego, nos parece imprescindible reflexionar sobre esta cuestión en relación con su coste, por supuesto, en relación, por supuesto también, porque esto hay que enmarcarlo en políticas más amplias, con la política de ordenación del territorio y de movilidad y accesibilidad. Y, en ese sentido, aunque es un anexo menos relacionado con el informe –termino, señor Presidente–, nos parecen muy oportunas las reflexiones que hace al respecto en relación, por ejemplo, con la política comunitaria de transportes y los Libros Blancos del transporte, nos parecen muy oportunas las reflexiones que hacen en el anexo. Por tanto, nos queda agradecerles el trabajo realizado y, a partir de ahí, estamos seguros de que mejorará nuestra percepción y

nuestra actividad en relación con esta cuestión. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Rascón Macías): *Muchas gracias, señor Longás. Por Unión del Pueblo Navarro, señor García Adanero, cuando quiera.*

SR. GARCÍA ADANERO: *Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señorías. Quisiera agradecer su presencia al Presidente de la Cámara de Comptos, señor Robleda, al auditor que ha hecho este informe, el señor Cabeza y al Secretario General de la misma, señor Ordoqui. La verdad, y enlazando con lo que decía el señor Longás, yo creo que es, como siempre, un buen informe, importante para tener más información de las cosas que se hacen en la Comunidad y, en ese sentido, se comparta o no lo que se dice, que no quiere decir que esto no lo comparta, sino en este informe o en otros que se puedan hacer, yo creo que la importancia de la Cámara de Comptos está fuera de toda duda y creo que es importante decirlo en estos momentos, cuando estamos viendo cómo se están poniendo o se quieren poner en duda los Tribunales de Cuentas en las diferentes Administraciones. Yo desconozco cuál es el trabajo que hacen otras Administraciones, no me voy a meter con ellas, pero, desde luego, sí reivindico la importancia no solo histórica, que, evidentemente, ahí está y la tiene, sino la importancia que tiene la Cámara de Comptos para esta Comunidad en la realidad actual y, por lo tanto, la defensa que habrá que hacer de la misma porque entiendo que es un instrumento fundamental para el autogobierno y para poder desarrollar la labor de todos los que estamos en la política diaria y, por supuesto, para el conjunto de los ciudadanos. Por eso, en ese sentido, un apoyo a la Cámara de Comptos desde Unión del Pueblo Navarro, una vez más.*

Y, yendo al informe, yo creo que es un informe, la verdad, como decía, como todos, muy interesante. En ese sentido, sí quisiera decir que cuando se hablaba aquí del uso habitual se hablaba del uso habitual y de vehículos pesados, señor Longás, no solo de uso habitual. De hecho, cuando se hace la política comercial, hay que recordar que hay un debate importantísimo en esta Comunidad sobre la gratuidad de la autopista, que incluso era el lema electoral en aquel momento de un partido político, y, fruto de aquel debate importantísimo en la sociedad, se hace otro informe, que yo creo que es del año 2000 más o menos, que es un informe que yo aconsejo al que no lo haya leído que también lo lea. Es anterior a este y sobre otras cuestiones, pero también centra muy bien lo que es toda la historia de la AP-15, con todas las cuestiones que también planteaba el señor Longás y, como digo, ahí hay un debate político en el que las opciones son o rescatar esta autopista, hacer una nueva vía de comunicación desdoblando la Nacional 121 actual, con el coste que eso supone en este momento, no solo de obra sino también de mantenimiento anual, o hacer otras políticas, que es lo que decide en aquel momento el Gobierno, desde luego, apoyado por Unión del Pueblo Navarro, que es hacer una política comercial que nosotros creemos, después de ver este informe, que ha sido una política acertada porque, como bien decía el Presidente, si vemos los beneficios o los dividendos obtenidos por la Administración, el gasto que se ha tenido, si tenemos en cuenta lo que habría costado desdoblar una carretera más el mantenimiento de la misma anualmente, yo creo que las cifras ahí son las que son, son objetivas y, por lo tanto, yo creo que, en este caso, acertadas.

A partir de ahí, ¿el futuro? –yo también enlazo lo que decía tanto el Presidente como el señor Longás–, pues habrá que ver. Yo creo que es un debate abierto el de los peajes; a la vista está. Tenemos ahora un debate abierto con la provincia vecina, en este caso con Gipuzkoa, pero yo creo que es un debate general, nacional e internacional en lo que se refiere a las vías de comunicación. Es un debate que está abierto y, por lo tanto, habrá que seguir atentos al mismo.

En ese sentido, vuelvo a insistir, yo creo que la política comercial que se hizo en aquel momento era acertada. Entiendo que en estos momentos, independientemente de que se abra o no el debate, sigue siendo importante para la ordenación del territorio y para que haya ciudadanos de esta Comunidad que en la medida de lo posible no vean gravada su situación debido a que no les une una vía de gran capacidad pagada con peajes en sombra o de otra forma, sino teniendo que pagar un peaje que sea el mínimo posible, y habrá que ver cómo va evolucionando en el futuro y cuál es la cuestión sobre las grandes infraestructuras., las decisiones que se toman tanto en el ámbito europeo como en el ámbito nacional. Nosotros creemos que tienen que ser decisiones tomadas por amplísimos consensos. Si son a través de la Unión Europea, mejor, desde luego, y lo que está claro es que el mantenimiento de estas vías es un gasto importante al año, que en estos momentos no lo hace el Gobierno de Navarra sino que lo hace la concesionaria, que en caso contrario lo tendría que hacer el Gobierno de Navarra y, por lo tanto, tampoco es tan fácil como hacer la cuenta de que si eliminamos la política comercial nos hemos ahorrado ese dinero. Evidentemente, todo tiene sus consecuencias, y viendo los números que nos han presentado aquí, los más claros, desde 2003 a 2012, creemos que ha sido una política adecuada la que se ha llevado a cabo por parte del Gobierno de Navarra. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Rascón Macías): *Muchas gracias, señor García Adanero. Por parte del grupo socialista, señor Caro, tiene usted la palabra.*

SR. CARO SÁDABA: *Muchas gracias, señor Presidente y muchas gracias también a los representantes de la Cámara de Comptos, más directamente a su Presidente, que ha dado cuenta de este informe el cual, como digo, también quiero agradecerles. Yo creo que en todo lo que tiene que ver con la política que se ha hecho en relación con esta vía de comunicación hay un antes y un después a partir de 1997, donde esa ampliación de la concesión que se hizo, evidentemente, matizó las posibilidades que desde la política se podían ejercitar en relación con esta vía.*

Yo creo que esa ampliación de la concesión imposibilitó que aquel debate sobre gratuidad que efectivamente se tuvo y que mi partido trató de impulsar porque entendía que era algo de justicia social prácticamente no se pudiera llevar a cabo, evidentemente, porque el coste de esa gratuidad era ingente y había, además, unos problemas jurídicos importantes que habría, en todo caso, que haber resuelto. A partir de ahí, yo tengo que reconocer que lo que planteó nuestro grupo político al ver que la imposibilidad de la gratuidad era manifiesta fue que se impulsase una política comercial que tuviera como objetivo prioritario intentar evitar agravios comparativos entre ciudadanos que utilizaban esa vía y otros que utilizaban otras vías por las cuales no tenían que pagar, al menos directamente, en la que se impulsara una mejor gestión del tráfico pesado, como se ha dicho, y en la que además se incrementase ?yo creo que es un aspecto que no se ha comentado? la seguridad de una vía. La vía convencional estaba generando graves problemas de seguridad, había varias travesías peligrosas que suponían importantes problemas para el tráfico y para los ciudadanos y, por tanto, sobre esos tres pilares, se intentó impulsar, incluso desde la oposición y en algunos acuerdos a los que se llegó con el Gobierno, una política comercial en la que hubiese una serie de descuentos para los ciudadanos navarros que transitasen por esa vía.

Yo puedo decir que a lo largo de estos últimos diez años, con sus más y sus menos, la política comercial creo que ha dado un buen resultado. Es verdad que la crisis acaba matizándolo todo y es verdad que no nos hace tener una referencia del todo real de lo que habría podido ser esa política comercial, pero, bueno, como la crisis existe, está, los datos que ustedes nos aportan nos sirven para que volvamos a reflexionar sobre esta cuestión.

Del informe me quedo con algo que es obvio, con unas cifras que las he cogido al vuelo. En todo caso, si yo me equivoco en las estimaciones que hago, ya me corregirán. En estos últimos diez años, el Gobierno de Navarra ha gastado en torno a 138 millones de euros. El Gobierno de Navarra en este periodo ha ingresado en torno a 96, con los cuales tendríamos un coste real de estos últimos diez años de en torno a 40-42 millones de euros. La pregunta yo creo que queda en el aire también, es si hubiésemos ido a un modelo de gratuidad total, el mantenimiento habría tenido que ser por nuestra cuenta y creo que la cifra real lo que nos dice es, ¿ese mantenimiento habría sido superior o inferior a esos 42 millones de euros? Bien, la duda la dejo en el aire porque supongo que son datos que no se pueden contestar, pero es evidente que en todo caso el mantenimiento solo de la vía ya hubiese tenido un coste real para las arcas de la Administración que, evidentemente, todos los ciudadanos habrían tenido que costear. Por tanto, son cifras que tenemos que tener en cuenta cuando hagamos la cuenta real para tener una foto real de lo que es y de lo que supone tener una infraestructura de estas características en nuestra comunidad.

Nosotros seguiremos impulsando políticas que tiendan a conseguir que los ciudadanos navarros que transitan por esa vía lo hagan en las mejores condiciones de seguridad y a poder ser lo más barato posible. Intentaremos, si estamos en la oposición, condicionar al Gobierno para que siga con esas políticas comerciales que permitan conseguir ese objetivo y lo mismo haremos e intentaremos en el caso de que los ciudadanos algún día nos puedan dar la confianza para poder gobernar esta Comunidad. Así que nada más y muchas gracias por su trabajo.

SR. PRESIDENTE (Sr. Rascón Macías): *Muchas gracias, señor Caro. Por parte de Aralar-Nafarroa Bai, señor Ramírez, cuando quiera.*

SR. RAMÍREZ ERRO: *Gracias, señor Presidente. Si le parece, lo haré por parte de Bildu-Nafarroa, si no es ningún inconveniente.* (Risas)

SR. PRESIDENTE (Sr. Rascón Macías): *Disculpe el despiste.* (Risas) *No era mi intención. Perdóneme, no era mi intención generar ningún tipo de discusión ni nada. Efectivamente, corrijo mi error anterior: por parte de Bildu-Nafarroa, señor Ramírez, su intervención.*

SR. RAMÍREZ ERRO: *Muchas gracias, señor Presidente. Quisiera agradecer la información y el trabajo a la Cámara de Comptos, como no puede ser de otra manera y como siempre hacemos. Vamos a hacer una valoración. A nuestro juicio, resulta inexcusable porque, efectivamente, al hablar de la autopista A-15, es inevitable hacer un recorrido y analizar desde los orígenes la singladura que ha recorrido esta infraestructura, y nuestra pregunta, creemos que compartida por una parte importante de la ciudadanía, es en cuántas*

ocasiones Navarra, los navarros, hemos pagado, directa o indirectamente, esta infraestructura. Porque, evidentemente, se han tomado una serie de decisiones, pero llevamos desde el año 1972, como bien recoge el anexo 1, la breve descripción de los principales acontecimientos de esta infraestructura, pero, claro, ¿cuántas veces lo hemos pagado? ¿Cuánto habría costado si realmente se hubiera hecho una inversión por parte de las Administraciones públicas? ¿En cuánto tiempo se habrían financiado? Esa es la pregunta: ¿cuántas veces la hemos pagado?

En toda esta singladura no es que haya sido un ejemplo de trasparencia y de claridad. Ya desde los orígenes, al principio lo que se pretendía ejecutar era una vía de gran capacidad que fuera desde Tudela hasta lo que ahora viene haciendo la autovía de Leitzaran. Sin embargo, se paró en lo fácil; unas infraestructuras que se prevén con unas dimensiones, cuando se llega a la complicación orográfica, se para. Durante mucho tiempo el sentido de esta infraestructura era más limitado de lo que en un inicio se consideró. Es inevitable que a uno le recuerde a lo que está pasando con el TAV. Es decir, ahora vamos a hacer un tramo, o se va a hacer un tramo o el Gobierno de UPN pretende hacer un tramo... Es absolutamente ilógico. Es decir, es un continuo.

Nuevamente, nosotros nos vemos obligados a hacer estas reflexiones, pero también algo que tiene que ver con la irregularidad, porque no figura en el anexo de breve descripción de los principales acontecimientos, pero la concesión también tuvo su polémica. Es decir, como muy bien pone aquí, se le concedió a Huarte, pero realmente ahí hubo unos problemas muy importantes que también costaron dinero, y, al final, siguen costando dinero. La primera pregunta que les quisiéramos hacer es sobre la duda o la necesidad o la petición de profundización que nos suscita, en la página 44, el apartado h), que dice: "De acuerdo con el convenio anterior, en el balance del Gobierno de Navarra y dentro de la masa de acreedores a largo plazo, se recoge la deuda de 15,06 millones a pagar en el ejercicio 2014". Es decir, ¿el Gobierno de Navarra tiene que prever en sus presupuestos esos 15,06 millones de euros más? O sea, ¿más vamos a tener que seguir pagando los navarros y las navarras en 2014? Claro, se supone que en 2014 se liberaba. ¿Eso lo vamos retrasando hasta 2029? A nosotros nos parece un elemento que no hace sino profundizar en esa sensación que tenemos nosotros, que nosotros afirmamos y que comparte la ciudadanía, que estamos ante una autopista, ante una infraestructura que hemos pagado ya varias veces en esta Comunidad.

Por otro lado, el informe nos parece muy interesante. La reflexión, además, era una cuestión que se solicitaba que se aclarase por parte de quien solicitó este informe, es decir, el grupo Aralar-Nafarroa Bai, sobre la posibilidad jurídica de realizar discriminaciones tarifarias y descuentos diferenciados aplicando criterios de origen geográfico y una situación efectiva del beneficiario. Se hace una reflexión en torno a cuál es la dinámica que en Europa se está adoptando en torno a la financiación de las infraestructuras. Dice el informe que la tendencia en Europa es internalizar estos costes o, dicho de otra forma, que sean asumidos por el usuario; esa es una tendencia a nivel europeo. También se refleja, a nuestro entender, una cuestión que puede ser interesante: que existe una posibilidad de utilizar criterios basados en origen geográfico ?estoy hablando de la página 40? que se pueden justificar en el interés público de la utilización más frecuente de la autopista frente a otras vías alternativas, probablemente más costosas para la colectividad. Es decir, que hay fórmulas para hacer discriminaciones tarifarias a la hora de analizar qué repercusiones tiene en un entorno concreto, en unos territorios concretos y, por lo tanto, esto es algo que realmente abre la puerta a determinadas propuestas que todas sus señorías saben que están encima de la mesa, y nos parece realmente, y en esto voy a coincidir con alguna otra intervención, que hay que hacer una reflexión conjunta de cómo se financian y cómo se pagan estas cosas y qué se ha hecho mal. Para nosotros, la autopista A-15 no es un ejemplo de lo que se ha debido hacer, sino todo lo contrario.

Tampoco nos parece que Navarra no merezca una reflexión en torno a las diferentes fórmulas de financiación que ha habido hasta el momento. Una es esta, la de la autopista A-15, que ha sometido a ciudadanos de un determinado eje de Navarra a la imposición de pagar un peaje para transitar por ellas. La otra fórmula que ha utilizado el Gobierno de Navarra es el peaje en la sombra, de tal forma que todos los ciudadanos y ciudadanas y contribuyentes de Navarra pagan ese peaje a través de sus impuestos. Pero también habría que hacer una reflexión: ¿qué habría pasado si, en vez de utilizar esas fórmulas que benefician tanto a las concesionarias, se hubieran utilizado otras fórmulas más directas? Sobre esto también la Cámara de Comptos ha realizado informes muy significativos, a nuestro juicio.

Por lo tanto, es un debate abierto, es algo pendiente y nosotros lamentamos constatar nuevamente, que el Gobierno de Navarra no acomete actuaciones que nos parecen importantes para poder gestionar de forma adecuada todo lo relativo a esta infraestructura. Se recomienda la revisión del plan para estimar de forma razonable el gasto que le puede suponer al Gobierno de Navarra el mantenimiento de la actual política comercial convenida, que no está hecho. También se insta a la realiza-

ción de un estudio. Preguntaremos, por pregunta escrita, cuáles son los motivos por los cuales no se ha realizado dicho estudio ?estoy en la página 29? relativo al objeto de conocer el efecto económico de tales descuentos y su repercusión en los costes de explotación y en la compensación a pagar por el Gobierno de Navarra.

En definitiva, nosotros le agradecemos el trabajo. Creemos que tiene aspectos muy interesantes para el debate político, para el debate económico. Reitero la cuestión que le he preguntado con anterioridad, referida a las obligaciones del Gobierno de Navarra para pagar esos 15, o sea, para pagar más, para que volvamos a pagar en esta ocasión 15,06 millones de euros, y constatar que quien quiera ver en la gestión de la autopista A-15, desde su origen hasta la actualidad, un ejemplo de algo, difícilmente va a encontrar su adhesión política por parte de este grupo parlamentario. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Rascón Macías): *Muchas gracias, señor Ramírez. Por el grupo popular, señora Beltrán, cuando quiera.*

SRA. BELTRÁN VILLALBA: *Gracias, Presidente. Buenos días. Gracias también al señor Robleda, como siempre, por su informe. Yo también me quiero sumar, como el resto de portavoces, a los elogios que siempre le hacemos, desde nuestro grupo, a la Cámara de Comptos, por su rigor y seriedad en todos sus planteamientos. Y en este caso concreto del informe que nos ocupa, yo voy a ser muy breve. Siempre hemos apoyado, desde el Partido Popular de Navarra, la política comercial que se estaba llevando a cabo en Audenasa y los presupuestos que planteaba el Gobierno de Navarra a este respecto para fomentar el tránsito y para beneficiar a los usuarios. Y seguimos apoyándolo, y nos parece que este informe ratifica también que la política comercial que se está llevando a cabo más beneficia que perjudica.*

Y nada más, queremos agradecer el trabajo y que se siga actuando como se actúa ahora, por una parte, con la Cámara de Comptos y, por otro lado, también, que continúe el Gobierno de Navarra pudiendo presupuestar su política comercial. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Rascón Macías): *Gracias, señora Beltrán. Por parte de Izquierda-Ezkerra, señor Nuin, cuando quiera.*

SR. NUIN MORENO: *Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, también queremos agradecer el trabajo de la Cámara de Comptos y sumarnos, como hemos hecho ya en otras ocasiones, al reconocimiento de este trabajo y, en este sentido, también al papel que juega la Cámara de Comptos en el entramado institucional de Navarra. Sus trabajos de fiscalización de las diferentes Administraciones Públicas, así como los trabajos específicos que le requiere este Parlamento, sin duda ayudan mucho a que los debates, en lo que es el terreno de los costes, de la economía, de los recursos públicos implicados en cada proyecto o en la gestión por las diferentes Administraciones, se hagan con una base de rigor que permite, desde luego, que sean mucho más útiles y que se puedan sacar conclusiones, no solo para los que estamos aquí, sino para el conjunto de la sociedad, mucho más importantes. Por lo tanto, partiendo de ahí, agradecemos el trabajo que hoy se nos presenta.*

En relación con la autopista de Navarra, con la A-15 o la AP-15, tampoco vamos a hacer hoy mucha más historia porque la historia más o menos es conocida, pero nosotros tenemos una idea clara que contraponer o que oponer a aquellos que nos quieren convencer de que no se puede financiar desde lo público grandes infraestructuras ?esto es un mensaje muy en boga, muy de actualidad?, que para las grandes infraestructuras hay que buscar mecanismos de financiación que vayan más allá de los tradicionales presupuestarios porque estos no lo pueden abordar y, bien a través de concesiones, como es el caso de esta autopista, o el caso de peajes en sombra… Nosotros creemos que no es así, que, desde luego, con un sistema fiscal justo y progresivo, donde todas las rentas y contribuyentes estuviesen, efectivamente, sujetos a un sistema impositivo de estas características, desde luego, lo público y las Administraciones Públicas podrían seguir desarrollando unas políticas de infraestructura de interés general y financiándolas desde los presupuestos. Nosotros partimos de esta convicción, y, de hecho, si esta autopista en su momento se hubiese concebido como una inversión pública del Gobierno de Navarra con su correspondiente crédito, préstamo o endeudamiento, hoy estaría absolutamente pagada, porque ese crédito estaría absolutamente amortizado. No se hizo así. Se hizo de otras maneras, fue una iniciativa en su origen privada, luego tuvo que tener un rescate público, luego una concesión… Y ahí seguimos hasta el 2029, de momento, y ya veremos si esa es la fecha final o no. Pero es que si se hubiera hecho una inversión pública desde el Gobierno de Navarra, desde luego, eso estaría más que amortizado y pagado, y el coste de esa autopista para los navarros y navarras ahora sería el del mantenimiento de la misma.

Y, a partir de ahí, en relación con el informe, sí que dentro de las limitaciones, sí se advierte que en el análisis de eficacia de los descuentos, por la ausencia de unos objetivos cuantificables y medibles respecto a esta política comercial, eso figura como una limitación. Nos quedamos con esto, porque también se dice que no constan estudios que analicen el coste-eficacia de esta política. Por tanto, sí, es un política de descuentos, es una política general, socialmente creemos que aceptada,

que fue una alternativa a la gratuidad que en este momento se estimaba que no era viable, por lo menos desde el Gobierno de Navarra de aquel momento y la mayoría parlamentaria de aquel momento, y, por lo tanto, sí, ha tenido una aceptación. Y no negamos que haya tenido también, en ese sentido, efectos positivos pero no tenemos estudios o mecanismos para determinar y analizar realmente hasta donde llega en términos de eficacia esta política, y eso es un problema también a la hora de plantear su continuidad, sus alternativas, etcétera. Nosotros nos quedamos con esto, también, de cara al futuro, para ver cómo se puede actuar en este sentido y, a partir de ahí, con la reflexión general que he hecho y agradeciendo el informe de Comptos. Nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Rascón Macías): *Gracias, señor Nuin. Para finalizar, señor Ayerdi, Parlamentario no adscrito, su turno.*

SR. AYERDI OLAIZOLA: *Muy bien, señor Presidente, gracias. Gracias también a los representantes de la Cámara de Comptos, al señor Presidente y al responsable de la elaboración del informe. También para nosotros será un instrumento de estudio futuro y de generación, quizá, de propuestas o de iniciativas. El tiempo dirá. Yo sí quería aprovechar, en cualquier caso, para hacer alguna valoración y, sobre todo, alguna pregunta o alguna confirmación.*

En primer lugar, se ha señalado mucho que, efectivamente, este es el único eje en el cual los usuarios pagan directamente una cantidad, se ha señalado repetidamente, y a mí sí me gustaría confirmar lo que deduzco de los datos que ustedes muestran en la página 50, en particular cuando dan las cifras de negocios de Audenasa. Yo lo que estoy entendiendo es, para que nos situemos, que, por ejemplo, en el año 2012, 37 millones, que es la cifra de negocios que declara Audenasa, es el dinero que han pagado los usuarios directamente por la infraestructura, o 43 millones en el año 2008. Es decir, que cuando decimos cuál es el esfuerzo que pagan de verdad, de su bolsillo, los usuarios por esta infraestructura, estamos hablando de 40 millones más o menos al año, para situarnos. Eso es lo que quería confirmar, si no lo entiendo mal, porque, al final, aquí se indica total de ingresos por peajes, bonificaciones por rappel*.... Entiendo que en las bonificaciones está incluido lo que paga el Gobierno también, con lo cual la cifra de negocios es de verdad lo que, digamos, los usuarios pagan directamente a Audenasa. Con lo cual 40 millones de euros al año, que yo creo que, en cualquier caso, nos deben hacer pensar, porque ahí está el peso o la magnitud del desequilibrio que los ciudadanos de esa zona tienen que asumir al año. Cuando decimos cuánto es, son 40 millones al año. Lo digo para que nos situemos y eso nos haga reflexionar, porque no es cifra pequeña.*

En segundo lugar, quería hacer también alguna valoración sobre el plan económico-financiero y sobre el desequilibrio económico de la concesión, que se han analizado estos conceptos jurídicos. En primer lugar, sobre el plan económico-financiero, quería hacer una pregunta muy concreta: ¿la revisión del plan económico-financiero la tiene que aprobar el Gobierno? ¿Es preceptivo que el Gobierno apruebe la revisión del plan económico? Es una pregunta clara y directa. Entiendo que es, lógicamente, algo que propone la propia Audenasa o que Audenasa lo prepara, pero entiendo que en su función de vigilancia debe ser el Gobierno quien lo apruebe y quería, efectivamente, confirmarlo. En relación con el riesgo y ventura de la concesión ?creo que no, pero también lo quiero confirmar?, entiendo que la caída de tráfico en la concesión es un riesgo cien por cien asumido por Audenasa, es decir, no hay un riesgo de que el concesionario pueda venir y decir: oiga, que es que tengo menos tráfico, se me rompe el equilibrio financiero de la concesión, vamos a hablar de esto. Entiendo que esto no es así. Si hay riego de tráfico, el riesgo de tráfico es riesgo de Audenasa.

Luego, finalmente, me ha generado también alguna duda un comentario que ustedes han hecho en la diapositiva, creo que es la número 28, cuando hablan, ya en las conclusiones ?y también lo dice el informe?, de que los descuentos pueden ser por iniciativa del Gobierno o por iniciativa de la propia Audenasa, y señalan que solo en el caso de que sean iniciativa del Gobierno, solo en ese caso, Audenasa tendrá derecho a decir al Gobierno: oiga, Gobierno, que esto afecta a mi equilibrio financiero, vamos a hablar de cómo me lo compensas. Sin embargo, en su transparencia señalan que si la iniciativa es de la empresa concesionaria, es decir, de Audenasa, solo en el supuesto de que se justificara en el desequilibrio financiero que se está produciendo en la concesión por dichos descuentos el Gobierno debería adoptar las medidas. Esto me ha despistado totalmente. Vamos a ver, si es una iniciativa de la concesionaria, ¿el Gobierno debería también, si hay ruptura del desequilibrio, como se dice aquí o no? Yo creo que esta es una cuestión jurídica especialmente importante. Otra cosa es que el Gobierno se sienta perjudicado, eso es distinto, pero lo que me parecería sorprendente y parece deducirse de esto es que yo, Audenasa, propongo unos descuentos, me siento perjudicado y le reclamo al Gobierno dinero. Esto sería una cosa llamativa y es lo que parece entenderse de este segundo párrafo, y también quería que eso quedara muy claro.

Luego, finalmente, ustedes han hecho un comparativo, yo creo que interesante, entre coste de

política comercial y dividendos, señalando que es el 70 por ciento, más o menos, la media de estos años, aunque es verdad que en 2012 es el 47, ha pegado una bajada descomunal, pero ahí la pregunta que habría que hacerse es si habría habido o no dividendos sin política comercial. O sea, una cosa no está necesariamente vinculada del todo a la otra. No es tan lineal como parece decirse.

También se ha comentado, y, de hecho, es una pregunta que yo ya he registrado por escrito hace unos días en relación con los 15 millones que todavía deben pagarse el año que viene, yo solo quería hacer una pregunta sobre esos 15 millones. Entiendo que es un dinero que el Gobierno de Navarra tiene que pagar el año que viene, 2014, pero entiendo que no computará a efectos de déficit el año que viene, siendo como es una deuda antigua, devengada anteriormente. Entiendo que no tendrá efectos de déficit. Eso es lo que quiero aclarar.

A partir de aquí, siento todo este batiburrillo de preguntas finales. Quisiera agradecer, desde luego, la información. La estudiaremos con mucho cariño y creo que, desde luego, nos debe servir para propuestas futuras. Eskerrik asko.

SR. PRESIDENTE (Sr. Rascón Macías): *Gracias, señor Ayerdi. Señor Robleda, su turno.*

SR. PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE COMPTOS (Sr. Robleda Cabezas): *Muy bien, muchísimas gracias por todas las preguntas. Quisiera manifestarles mi agradecimiento por las responsabilidades que ustedes cumplen con nosotros, con lo que nos sentimos gratamente recompensados porque vemos que nuestros informes son para todos ustedes motivo de lectura y de interés.*

Bien, voy a pasarle directamente la palabra al auditor que ha hecho el trabajo para que responda a las preguntas concretas, técnicas, que nos han hecho. Hay algunas que han quedado en el aire, que no sabría contestar porque tengan en cuenta que el órgano fiscalizador da datos exactos y contrastados, aunque sean de céntimos o, si no, no son válidos. Por lo tanto, le paso la palabra al auditor para que les conteste en el mismo orden en el que se han formulado las preguntas.

SR. AUDITOR DE LA CÁMARA DE COMPTOS (Sr. Cabeza del Salvador): *Con la venia del señor Presidente. Buenos días. Egun on. Siguiendo el orden de las intervenciones de los señores Parlamentarios, respecto al señor Longás, el tema de la Ronda de Pamplona, inicialmente esta ronda estaba incluida dentro del eje Tudela-Norte de Navarra. Posteriormente, la ronda se excluye, se modifica el contrato de concesión, asume la construcción el propio Gobierno de Navarra, pero la explotación y mantenimiento de ese tramo se incorpora al peaje que paga el ciudadano cuando la utiliza. Fundamentalmente, el mantenimiento, lógicamente, aquí solo hay costes de mantenimiento, de reposición; no hay de reversión en ese tramo porque ya es propiedad del Gobierno de Navarra.*

En cuanto a la contribución urbana y licencia fiscal, inicialmente, era hasta que durara la vigencia de la concesión. Posteriormente, en el acuerdo de 2000 se limita hasta junio de 2014 esa vigencia, y a partir de ese momento ese 95 por ciento de bonificación desaparece. Al respecto, también se modifican las leyes de riqueza territorial de Navarra, donde ya da cauce a los Ayuntamientos para poder gestionar estos impuestos para todas las carreteras que transitan por sus términos municipales y, de hecho, ya lo están planteando muchos Ayuntamientos.

Sobre la deuda que el señor Ramírez plantea, hay que matizar dos cosas: esa deuda no se pagó en su momento, se aplazó el pago hasta 2014. Es una deuda que no se pagó. Es decir, la autopista cuesta en aquel momento a las dos Administraciones Públicas, 30 millones, y se aplaza el pago de los 15 millones que corresponde a Navarra hasta el año que viene, hasta 2014. Por eso se recoge en el balance desde entonces esa deuda, que son 15 millones, que vence el año que viene. Es una deuda comercial ?aquí uno con el señor Ayerdi?, por lo tanto, no computa a efectos de contabilidad nacional para el déficit. Es una deuda que tiene carácter comercial porque no procede de la financiación de los fondos públicos del presupuesto, sino exclusivamente de una operación comercial que fue la adquisición, en aquel momento, de una empresa que estaba en situación de auténtica quiebra.

La cifra de negocio de la página 50, sí, lo que pasa es que ahí también paga el ciudadano que no es navarro que pasa por la autopista. Es decir, que ahí más o menos tendríamos que hablar de un 80 por ciento, si es cierto el porcentaje que sale de los beneficiarios de tarjetas y de OBES, aproximadamente de esos 40 millones, que es el ingreso real, al margen de ingresos financieros que pudiera tener la sociedad, el ingreso derivado de la explotación de la autopista, evidentemente, ahí lo paga el ciudadano que pasa. Un porcentaje más o menos estimable puede ser el del 80 por ciento de ciudadanos navarros.

El plan económico, por supuesto, lo tiene que aprobar siempre la Administración. Nace a propuesta del concesionario y lo aprueba la Administración. Riesgo y ventura evidente por la disminución del tráfico y la transparencia que hacíamos de los descuentos era, si se anulan los descuentos, la anulación podía ser a iniciativa del propio Gobierno o bien a iniciativa de la empresa pero porque alegaba que había desequilibrios económicos. Es decir, si se anula el descuento desaparece la compensación; eso es automático. Solo que hay

que analizar qué efectos puede tener en el plan económico-financiero de la sociedad esa anulación, y si se provocan desequilibrios entonces sí que habría que buscar medidas correctoras a estos desequilibrios. Pero, repito, nos estamos refiriendo exclusivamente a la anulación de los descuentos; no nos estamos refiriendo a ninguna otra práctica. Es decir, los descuentos son los que son, provocan un incremento de tráfico ?el que se ha visto a lo largo de estos años? y entonces el Gobierno, como Administración concesionaria, puede adoptar en el momento que considere, basado en el interés público y justificado, la decisión de decir que se suprime esa partida. Entonces, tiene que analizar qué posibles repercusiones puede haber en la empresa para que su equilibrio económico-financiero no se vea desbaratado. Es uno de los criterios básicos de la concesión: el equilibrio siempre tiene que existir. Ahora, también, ¿cómo puede solicitar la empresa esa anulación? Porque analice, justifique y explique que se está alterando su equilibrio. Es una proyección teórica; no creo que venga al caso pero teóricamente y, desde luego, de acuerdo con la normativa, podría solicitarlo. De acuerdo. Gracias. Si hay alguna pregunta…

SR. PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE COMPTOS (Sr. Robleda Cabezas): *Creo que hemos contestado a todas sus preguntas. Si ha quedado algo en el tintero… Muy bien.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Rascón Macías): *Muy bien. Agradeciendo, como no puede ser de otra forma, al señor Robleda y a los señores Ordoqui y Cabeza, su presencia, sus explicaciones y, cómo no, su trabajo, que ya han agradecido también todos los portavoces, y no habiendo más asuntos que tratar, señorías, se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 11 HORAS Y 22 MINUTOS.)