



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

V Legislatura

Pamplona, 25 de mayo de 2000

NÚM. 4

COMISIÓN DE ECONOMÍA, HACIENDA Y PRESUPUESTOS

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. CARLOS CRISTÓBAL GARCÍA

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 25 DE MAYO DE 2000

ORDEN DEL DÍA

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente de la Cámara de Comptos, para informar acerca del contenido del informe de fiscalización emitido sobre el “Coste del rescate de las concesiones de la [A-15](#) y de la A-68 y la posibilidad de anular la ampliación de la concesión de la A-15”.
-

SUMARIO

Comienza la sesión a las 11 horas y 9 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente de la Cámara de Comptos, para informar acerca del contenido del informe de fiscalización emitido sobre el “Coste del rescate de las concesiones de la A-15 y de la A-68 y la posibilidad de anular la ampliación de la concesión de la A-15”.

Abre la sesión el Presidente de la Comisión, señor Cristóbal García, y cede la palabra al señor Alli Aranguren (G.P. Convergencia de Demócratas de Navarra) (Pág. 2).

A continuación toma la palabra el Presidente de la Cámara de Comptos, señor Muñoz Garde (Pág. 3).

En el primer turno de intervenciones toman la palabra los señores Alli Aranguren, Catalán Higuera

(G.P. Unión del Pueblo Navarro), Lizarbe Baztán (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra), Barrena Arza (G.P. Euskal Herritarrok), Nuin Moreno (G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua) y Goikoetxea Arskorbe (G.P. Eusko Alkartasuna/Eusko Alderdi Jeltzalea-Partido Nacionalista Vasco) (Pág. 6).

Se suspende la sesión a las 12 horas y 33 minutos.

Se reanuda la sesión a las 12 horas y 46 minutos.

Toma la palabra el Presidente de la Cámara de Comptos (Pág. 16).

En un segundo turno intervienen los señores Alli Aranguren, Catalán Higuera, Lizarbe Baztán, Goikoetxea Askorbe, a quienes contestan, conjuntamente, el Presidente de la Cámara de Comptos y el Secretario General de la Cámara de Comptos, señor Ordoqui Urdaci (Pág. 18).

Se levanta la sesión a las 13 horas y 40 minutos.

(COMIENZA LA SESION A LAS 11 HORAS Y 9 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente de la Cámara de Comptos, para informar acerca del contenido del informe de fiscalización emitido sobre el “Coste del rescate de las concesiones de la A-15 y de la A-68 y la posibilidad de anular la ampliación de la concesión de la A-15”.

SR. PRESIDENTE (Sr. Cristóbal García): *Buenos días señorías y bienvenidos a esta sesión de la Comisión de Economía, Hacienda y Presupuestos. En primer lugar quiero pedir disculpas por las incomodidades a las que están sometidos, sobre todo los medios de comunicación, al coincidir dos comisiones dada la intensa actividad de este Parlamento y que no contamos con otros locales.*

Como sus señorías saben, el pasado 8 de mayo el Grupo de Convergencia de Demócratas de Navarra presentó en el Registro de la Cámara la petición de comparecencia del Presidente de la Cámara de Comptos. Al día siguiente, el día 9, el mismo Presidente de la Cámara de Comptos solicitó dicha comparecencia. Por tanto, son ambas peticiones las que han motivado a la Junta de Portavoces a hacer esta sesión de comparecencia del Presidente de la Cámara de Comptos, para infor-

mar acerca del contenido del informe de fiscalización emitido sobre el coste del rescate de las concesiones de la A-15 y de la A-68 y de la posibilidad de anular la ampliación de la concesión de la A-15. Según el procedimiento habitual, el señor Allí puede iniciar la sesión para pasar, a continuación, a que el Presidente de la Cámara de Comptos informe acerca de la cuestión. Señor Allí, tiene la palabra.

SR. ALLI ARANGUREN: *Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señorías. La coincidencia, en dos fechas inmediatas, de la solicitud formulada por nuestro grupo y de la propia petición que formula el Presidente a la Cámara de Comptos pone de relieve la transcendencia del informe emitido por la institución de fiscalización y de asesoramiento sobre la demanda que le había sido formulada por la Comisión especial del Parlamento de Navarra para el estudio de las vías de gran capacidad, en relación con el coste del rescate de las concesiones de la A-15 y A-68 y la posibilidad de anular la ampliación de la concesión de la A-15.*

El contenido del informe, de un carácter fundamentalmente técnico, es lo que motivó, a juicio de nuestro grupo, la conveniencia de solicitar esta comparecencia, en todo coincidente con la formulada por el mismo señor Presidente de la Cámara de Comptos, para que diese una explicación al alcance de la formación, en conceptos y categorías

económicas, del Parlamentario medio, al menos del Parlamentario medio del grupo de Convergencia, para así hacer más fácilmente comprensible el alcance, a nuestro juicio muy importante, del contenido del informe de asesoramiento emitido, en el que se plantean numerosas cuestiones para conducir, finalmente, a cuantificar tanto el rescate como la compra, como la terminación, como otros costos que puedan producirse en relación con lo que es inicialmente la voluntad mayoritaria del Parlamento de Navarra, la de poner fin de un modo razonable a este sistema de concesión. Incluso el informe, y será objeto de petición de aclaraciones posteriores, entra, creo yo, a analizar aspectos sobre la realidad de si en este momento está vigente o no esa concesión y del alcance que tiene la actual fórmula de gestión de Audenasa.

En este sentido, por tanto, señor Presidente, quiero agradecerle su comparecencia y dejo para una posterior intervención la petición de algunas aclaraciones a aspectos puntuales del contenido de su informe. Y vaya por delante el agradecimiento y la felicitación que le da a usted, en nombre de la institución, el grupo de Convergencia por la claridad, la precisión y el gran rigor técnico que contiene este informe y que, sin duda, es un elemento imprescindible para que esta Cámara tome las decisiones que al servicio de la mayoría de la sociedad navarra debe tomar. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Cristóbal García): *Gracias, señor Alli. Aunque sea a destiempo, quisiera presentar y agradecer la presencia de quienes acompañan al Presidente de la Cámara de Comptos, que son el señor Luis Ordoqui, Secretario General y Jefe de la Asesoría Jurídica de la Cámara de Comptos, y don Ignacio Cabeza, auditor responsable del informe que nos ocupa. A continuación tiene la palabra el Presidente de la Cámara de Comptos para informar acerca de la cuestión.*

SR. PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE COMPTOS (Sr. Muñoz Garde): *Buenos días señoras y señores Parlamentarios. En primer lugar, una cuestión previa. Quisiera pedir disculpas porque acabo de salir de un catarro y quizá en algún momento se me quiebre la voz o tenga un ataque de tos. Les pido disculpas de antemano.*

Comparezco ante la Comisión de Economía y Hacienda para explicar el informe de asesoramiento solicitado por este Parlamento sobre el coste que para la Hacienda Foral tendría el rescate de la concesión actual de las autopistas A-15 y A-68. Se trata de una petición realizada el pasado 2 de febrero que, como todas las que nos hace llegar el Legislativo, ha tenido prioridad dentro del plan de trabajo de la Cámara de Comptos.

La Cámara de Comptos ha dedicado dos meses a realizar un estudio sobre este asunto con el obje-

tivo de ofrecer al Parlamento un informe coherente y exhaustivo sobre un tema complejo, acerca del cual no existían estudios previos ni precedentes similares o, al menos, nosotros no tenemos constancia de ninguno. Este informe que hoy presentamos está basado en análisis jurídicos y económicos que se han complementado con el asesoramiento externo de expertos en la materia, todo ello con el objetivo de poder presentarles un informe técnico consistente que pueda ser una buena base para las decisiones políticas que a ustedes corresponden.

Desde el principio de mi intervención quisiera resaltar y recalcar que no compete a la Cámara de Comptos pronunciarse sobre la oportunidad del rescate de la autopista ni sobre las tarifas de los peajes. Ésos son asuntos que, lógicamente, tienen que tratar los responsables políticos tras valorar aspectos económicos, jurídicos, sociales, etcétera y teniendo en cuenta las prioridades de gasto, cuya definición también les corresponde a ustedes. Esperemos que este informe técnico sirva a los representantes políticos navarros como un elemento que facilite la decisión correspondiente.

Entrando en las conclusiones del informe, hay que recordar que la concesión de la autopista A-15 fue adjudicada a la empresa Audenasa en 1973. El capital de la empresa era, en aquella época, privado, pero en 1984, por diferentes circunstancias, la propiedad de la sociedad pasó íntegramente a manos del sector público, correspondiendo la mitad de sus acciones al Estado y la otra mitad a Navarra. Estamos, por tanto, ante una empresa pública perteneciente a dos administraciones. Éste es un aspecto muy importante para el tema que nos ocupa, ya que la normativa sobre contratos de gestión de servicios públicos parte de la premisa de que dichas prestaciones las realicen empresas privadas.

Al referirse a los contratos de gestión de servicios públicos, la normativa habla de aquellos contratos a través de los que se encarga a una persona natural o jurídica la realización de servicio público de su competencia, siempre que tengan un contenido económico que los haga susceptibles de explotación por empresarios particulares –artículo 156.1 de la Ley de contratos de las administraciones públicas y artículo 16.1 de la Ley Foral de contratos–.

La citada Ley Foral de contratos establece que no se aplicará la legislación de contratos y, por lo tanto, tampoco se considera contrato de gestión de servicio público en los supuestos en que la gestión de un servicio público se efectúe mediante la creación de entes de derecho público destinados a tal fin, ni en aquéllos en que la misma se atribuya a una sociedad de derecho privado en cuyo capital sea exclusiva o mayoritaria la participación de la

Administración o de un ente público de la misma –artículo 16.3 de la Ley Foral de contratos–.

Por lo tanto, como primera conclusión insistimos en que estamos ante una empresa cien por cien pública y, por lo tanto, parece difícil aplicar en este supuesto conceptos como los de gestión indirecta de servicio público, contrato de concesión, concesionario y rescate, para los que la legislación de contratos parte de la premisa de que frente a la Administración existe un empresario privado. El ejercicio de un hipotético rescate y el correspondiente pago de indemnización al concesionario supondría, en la práctica, una mera transferencia de fondos entre entidades públicas.

En el caso de la autopista A-68, por el contrario, existe una concesión a la empresa Autopista Vasco-Aragonesa hasta el año 2026. En este caso sí hay concesión porque estamos ante una empresa privada. De todos modos la titularidad de esta autopista, que recorre 38,8 kilómetros de nuestra Comunidad, pertenece al Estado, al que correspondería un hipotético rescate.

Volviendo a la A-15, al estar explotada por una empresa perteneciente a dos administraciones públicas en cualquier momento éstas podrían extinguir dicha sociedad con el correspondiente acuerdo y pasar a prestar el servicio mediante cualquiera de las demás modalidades que establece la legislación vigente. Pero también nos gustaría dejar claro que la gestión de la autopista mediante empresa pública o, por ejemplo, de forma directa por la Administración no está unida a su gratuidad porque, lógicamente, la gratuidad o no de un servicio la debe decidir la voluntad política, independientemente de la forma en que se esté gestionando el servicio, en este caso la autopista. Por tanto, si la voluntad política es la de recuperar el control de la autopista, Navarra tendría que negociar con el Estado la adquisición del 50 por ciento de su participación en la empresa para convertirse en accionista único, y a partir de ahí, el Gobierno de Navarra tendría que adoptar las decisiones oportunas sobre la gestión de la empresa, entre las que se incluyen las de su financiación. Este proceso exigiría fijar un precio tomando como referencia el valor de la empresa según los procedimientos habituales de mercado, aunque tampoco se pueden rechazar otros criterios porque estamos ante una hipotética negociación entre dos administraciones públicas y esas negociaciones están abiertas a criterios que no tienen por qué ser exclusivamente los habituales entre empresas particulares.

Como señalaba al principio, la petición parlamentaria solicitaba un análisis sobre el valor de rescate de la autopista, que, a pesar de lo anteriormente señalado, también hemos contemplado, porque ése era el objeto de la petición parlamentaria. A la hora de realizar el estudio sobre el valor de

rescate hemos manejado, partiendo de la normativa vigente, tres conceptos básicos: la inversión neta en la autopista, el lucro cesante y la indemnización por despido, concepto éste último que se aplicaría solamente en el caso de que la Administración extinguiera la relación laboral con los trabajadores de Audenasa.

En el primero de los cuadros que les hemos repartido pueden ver los componentes que integran el concepto del valor de rescate. En el cuadro 2 damos las cifras de inversión neta. Según la información del balance de la sociedad Audenasa, a 31 de diciembre de 1999 dicha inversión asciende a 42.892 millones de pesetas. En esta cifra están incluidos 22.300 millones de las actualizaciones legales de balances. Estas actualizaciones han supuesto un incremento exclusivamente monetario del valor de la inversión, que prácticamente duplica el valor real de la efectivamente realizada.

En cuanto al lucro cesante –cuadro 3–, comprobarán, en primer lugar, que se contemplan dos tasas de actualización para calcular el valor de rescate a pesetas actuales. La del 6,5 por ciento, estimada en función del valor de mercado, que es, a nuestro juicio, la que se debe aplicar, y la del 4,25 por ciento, que es la que utiliza el Gobierno y corresponde al interés legal del dinero. Lógicamente, al emplear una tasa mayor la cifra resultante es menor y si se emplea la tasa equivalente al coste legal del dinero esa cifra aumenta. Hay que tener en cuenta que el 6,5 por ciento es un tipo mínimo de riesgo que asumiría el mercado en empresas de esta naturaleza. En segundo lugar, en lo que se refiere a concepto del denominado lucro cesante la ley dice que se debe calcular atendiendo a los beneficios obtenidos en los últimos cinco años. No obstante, también hemos contemplado la cifra que resultaría de aplicar los dividendos estimados para los próximos treinta años, según la previsión del plan económico-financiero de la empresa. Éste es el criterio que ha utilizado el Gobierno de Navarra. En este sentido, la Cámara de Comptos se inclina por calcular el lucro cesante en relación con los beneficios de los últimos cinco años, no solamente porque eso es lo que dice la ley sino también porque esas estimaciones se refieren a expectativas económicas que no pueden condicionar una valoración indemnizatoria, máxime cuando además se parte de estimaciones a treinta años vista.

En el cuadro 4 pueden ver la conclusión de la petición que nos realizaron. Nosotros creemos, por tanto, que para el rescate de la A-15, a la hora de fijar el lucro cesante, habría que partir de los beneficios de los últimos cinco años, teniendo en cuenta distintas hipótesis, tales como la media proyectada de beneficios, la media proyectada de beneficio ordinario y la media proyectada de bene-

ficio de explotación. En todo caso, según nuestra interpretación y teniendo en cuenta esas posibles variables, aplicándole a esa cifra la tasa del 6,5 por ciento, calculamos que el valor de rescate se debería situar entre los 50.500 y los 59.500 millones. Lógicamente, si se aplica una tasa del 4,25 por ciento, correspondiente al interés legal del dinero, y un lucro cesante que tenga en cuenta los hipotéticos beneficios a treinta años, la cantidad aumenta hasta los 132.000 millones. Como les he señalado anteriormente, esos beneficios a treinta años se basan en el plan económico aprobado este año entre Navarra y el Estado. Este plan, que es el que hemos utilizado para hacer nuestras estimaciones, contempla una compensación anual del Gobierno de Navarra a la empresa por la diferencia entre el precio de los peajes anteriores y lo recaudado en los peajes actuales, que como ustedes saben son considerablemente más baratos. Previamente, en 1997, se aprobó otro plan para propiciar la reducción de tarifas en los peajes, teniendo como contrapartida la prórroga de la concesión desde el año 2014 hasta el 2029, a fin de mantener el equilibrio financiero del contrato.

En el caso de que el rescate se llevara a efecto habría que tener en cuenta que el 50 por ciento de la cantidad entregada a Audenasa, una vez canceladas sus deudas, revertiría a las arcas forales, al tratarse de una empresa cuyo capital está repartido entre la Administración Foral y la del Estado. Pero igualmente, si se rescatara el servicio y se liquidara la empresa, no hay que olvidar que habría una reducción de ingresos para la Hacienda Foral, tanto por la no recaudación de los impuestos que actualmente se ingresan por la empresa Audenasa como por los dividendos que se dejarían de percibir. Habría también unos costes de mantenimiento que asumiría la Administración Foral y, en contrapartida, esa decisión también implicaría menores gastos y algunos ingresos. Esas consecuencias económicas las pueden ver resumidas en los cuadros 5 A y 5 B.

Por otra parte, hay que señalar que, según el acuerdo firmado en 1997 por el Gobierno de Navarra, Enausa y Audenasa, en el año 2015 el Gobierno de Navarra podría comprar el 50 por ciento del capital por una cifra de 16.337 millones, que a valor actual suponen alrededor de 7.000 millones. Esa información la tienen resumida en el cuadro 6. No obstante, y esto es importante, esta posibilidad está supeditada a la voluntad del Estado de vender la participación que Enausa tiene en Audenasa. En todo caso, en un proceso de negociación también se podría plantear esta posibilidad. Tampoco hay que olvidar que en el año 2029 concluye el contrato de concesión, por lo que en ese año la gestión de la autopista revertirá gratuitamente a la Administración Foral.

La petición realizada por el Parlamento a la Cámara de Comptos citaba también la posibilidad de anular el acuerdo de prórroga firmado en 1997 por el Gobierno de Navarra, Enausa y Audenasa, que amplió el plazo de concesión hasta el año 2029 a cambio de rebajar las tarifas de peaje. Estamos ante una modificación del contrato inicial, prevista en la legislación, que exige un expediente con diferentes documentos: propuesta del servicio correspondiente, plan económico, audiencia del contratista, informe de los servicios jurídicos del departamento, informe de los servicios de intervención y aprobación del Gobierno de Navarra. En el informe señalamos, en la página 17, que en la documentación remitida por el Gobierno de Navarra no consta el informe de los servicios jurídicos del departamento ni el de los servicios de intervención, por lo que podemos señalar que dicho expediente de modificación es incompleto por carecer de alguno de los documentos exigidos por la legislación vigente. En el caso de estimar estas deficiencias como relevantes, el Gobierno de Navarra podría plantearse su revisión de oficio, a tenor de lo establecido en los artículos 102 y siguientes de la Ley de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común. Si esa revisión prosperase, la cuantificación del valor del rescate sería considerablemente menor al retrotraer el plazo final del año 2029 al 2014.

En resumen, la Cámara de Comptos ha querido responder a la petición realizada por este Parlamento con un informe que consideramos correcto, exhaustivo y completo sobre una materia acerca de la que no existían estudios previos. Reitero que estamos ante un tema complejo en el que confluyen aspectos económicos, jurídicos y, por supuesto, de voluntad política, que es la que establece las prioridades del gasto público. Hemos tratado de que ustedes tengan una buena base técnica a la hora de tomar las decisiones políticas que les corresponden, sobre las que la Cámara de Comptos, evidentemente, no debe pronunciarse. Quisiera insistir en que, a nuestro juicio, la negociación entre Navarra y el Estado debería ser el camino para que la Comunidad Foral controlara exclusivamente la autopista A-15, en el caso de que esa sea la voluntad política, y también quisiera aclarar que la exclusividad de su control no implica necesariamente la gratuidad para los usuarios. En el caso de que la autopista pasase a ser controlada exclusivamente por Navarra, la Administración tendría que decidir si los costos de la misma los subrogamos todos los navarros a través de los impuestos, los usuarios a través del peaje o a través de fórmulas mixtas como, por ejemplo, los peajes blandos.

Además, hay que enmarcar todo este proceso en un estudio o análisis de coste de oportunidad. Es decir, estamos ante una decisión de invertir una

cantidad significativa para financiar una infraestructura ya realizada que podría afectar a otras partidas presupuestarias, tanto de gastos como de ingresos. En consecuencia, volviendo a una de las ideas expuestas al inicio de mi intervención, creo que otro de los aspectos claves de este proceso es la decisión sobre priorización del gasto público.

Éste es, en resumen, el informe solicitado por la Comisión Especial para el estudio de vías de gran capacidad sobre el rescate de la A-15. A partir de ahora quedamos a su disposición por si quieren solicitar alguna aclaración. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Cristóbal García): Muchas gracias, señor Muñoz. Si algún portavoz lo desea, se suspende la sesión durante cinco o diez minutos. Como no es así, pasamos a las intervenciones de los distintos grupos, recordando que la sesión es petición de aclaraciones y de información respecto al informe a los miembros de la Cámara de Comptos. En primer lugar intervendrá el señor Alli por haber cursado la solicitud y a continuación el resto de los portavoces que lo soliciten. Señor Alli, tiene la palabra.

SR. ALLI ARANGUREN: Gracias, señor Presidente. Una vez más, señor Presidente de la Cámara de Comptos, agradecemos el contenido de sus explicaciones y las matizaciones que ha introducido en términos aclaratorios de un contenido muy técnico y muy riguroso y que está centrado en la petición que le formuló el Parlamento a la Cámara de Comptos sobre el valor del rescate de la concesión actual de la autopista A-15 y de la A-68. Esto, evidentemente, se pidió con el propósito de conocer el supuesto del rescate de la concesión, supuesto típico y perfectamente previsto en el ordenamiento jurídico cuando estamos ante una concesión. No obstante, tanto durante los debates previos como en los que se han producido en la sociedad como en este propio informe se establece un punto que diferencia la existencia de una concesión de la inexistencia de una concesión.

Perfectamente aclarados los términos del costo del rescate, quisiera hacer alguna pregunta al Presidente de la Cámara de Comptos para que nos aclarase algunos aspectos del contenido del informe. Hace una magnífica descripción del régimen de la A-15 y hay un dato, una fecha, 1984, que es una fecha clave para entender la realidad actual de esta situación que plantea la A-15, y es que hasta 1984 teníamos una concesionaria, Audenasa, formada por un capital privado que se benefició de la adjudicación en cuyos términos, por ser ya del pasado, no vamos a entrar, pero siempre habría mucho que hablar de aquel proceso de adjudicación. Pero a partir de 1984, se produce una situación bastante típica: el capital privado no ve rentable esa situación, está dispuesto a abandonar la explotación y, entonces, los poderes públicos tienen

que hacerse cargo de una gestión que los particulares no consideran interesante porque no es rentable. Y se produce un convenio, que aprueba el Parlamento de Navarra, en virtud del cual tanto el Estado, a través de una empresa íntegramente pública, que es Enausa, como el Gobierno de Navarra entran a formar parte como socios capitalistas con un compromiso de abono, al momento al 2015, de unas cantidades en concepto de pago por la compra de las acciones.

En ese momento, se produce un cambio en la titularidad: Audenasa sigue siendo la misma pero varía sustancialmente la composición de su capital y, como se apunta tanto en la página 4 como en la página 5 y en otras páginas posteriores, automáticamente se produce un cambio en el régimen que regía esa explotación, porque la legislación de contratos del Estado y la Ley de contratos de la Comunidad Foral no contemplan la fórmula de la concesión cuando no estamos hablando de una empresa particular movida por un ánimo de lucro, se contempla una gestión, en este caso, por una empresa meramente instrumental pero una empresa de forma privada y de capital público, por tanto una empresa pública a todos los efectos. Y estamos no ya ante la necesidad de un lucro por parte de la concesionaria ni de un mantenimiento de la estabilidad económica-financiera de la explotación que puede permitirle revisar los precios, las tarifas o incluso abandonarla, sino ante una necesidad pública de gestionar un servicio público directamente por medios de capital público, aunque se utilice fórmula privada. Y esto, y quiero agradecer, señor Presidente, a la Cámara de Comptos, a toda la Cámara de Comptos y a los que han elaborado el informe, abre un horizonte muy distinto al que su señoría se ha venido refiriendo también en su exposición. Estamos ante una auténtica mutación de la concesión administrativa. Aunque sigamos hablando de una concesión, ha variado el sujeto y ha variado la fórmula jurídica de la explotación, y estamos aquí ante una gestión pública de una obra pública de un bien de dominio público. Por tanto, aquí ya no nos encontramos con la necesidad de tener que mantener el equilibrio, de tener que pagar una indemnización o de tener que utilizar una fórmula de rescate concebida exclusivamente en beneficio del concesionario privado al que se le va a causar un perjuicio cuando tiene que abandonar una explotación que le resulta rentable. Aquí no hay rentabilidad económica, aquí hay servicio público prestado por Administraciones públicas, pues aunque Audenasa tenga forma de sociedad anónima, si levantamos el velo de la persona jurídica Audenasa nos encontramos con el Estado español y con la Comunidad Foral de Navarra, nos encontramos con dos administraciones públicas.

Por tanto, estamos ante una fórmula de gestión directa con una persona jurídica interpuesta o, si se quiere, de una gestión indirecta, que sería lo mismo, pero una gestión indirecta por sujetos públicos. Creo que esto nos abre un horizonte nuevo, el que ha dado la Cámara de Comptos en su informe. Inicialmente tenemos que desechar cualquier planteamiento de indemnización, de lucro cesante, de daño, incluso, emergente. Estamos hablando de cómo se gestiona mejor una obra pública y un bien de dominio público, si se gestiona mejor a través de la persona interpuesta a Audenasa con la participación pública de las dos administraciones en el capital o se gestiona mejor desde la Administración de la Comunidad Foral. Porque si al final entendemos que aquí se puede gestionar mejor, la solución la ha dado la Cámara de Comptos cuando propone como fórmula, y ahí ha insistido el señor Presidente, la negociación.

De lo que se trata, señorías, no es de rescatar una concesión que, a juicio de Convergencia, desapareció en 1984, aunque por costumbre y rutina se haya seguido hablando de entidad concesionaria, estamos hablando de cómo dos administraciones públicas acuerdan que una desaparezca y a esa administración que desaparece no hay necesidad tampoco de pedirle sacrificios, de que renuncie a su inversión, de que renuncie a los compromisos. Para eso la propia Cámara de Comptos nos da una solución en su informe que la ha aportado también en el anejo que nos acaba de entregar porque esto, señorías, también lo ha visto así el propio Gobierno de Navarra cuando ha hablado de la posibilidad de compra en el año 2015.

En la página 15 del informe, y lo mismo en el cuadro que se nos entrega, la Cámara de Comptos nos hace una aportación, a nuestro juicio, interesantísima. Nos dice lo que van a valer las acciones del otro socio en el año 2015, fecha en que ya han pactado la posibilidad de denunciar el contrato y de realizar la operación de compraventa. Y, entonces, se nos dice que en esa fecha, en el 2014, ascendería a 16.337 millones de pesetas y que el valor actual son 6.352 o 8.750 en función de capitalizar al 6,5 o al 4,25. Estamos hablando de unas cifras cuantitativa y cualitativamente muy diferentes del rescate a un concesionario privado que hoy no existe en la explotación de Audenasa.

Estamos rebajando sustancialmente el costo que, evidentemente, serviría para indemnizar al otro socio de su inversión, porque lo que nos tenemos que plantear es si aquí entraron las dos administraciones públicas para hacer un negocio o para mantener una infraestructura y dar un servicio público. Y presumiendo, porque así lo manda la Constitución, que los poderes públicos se dedican a servir con objetividad el interés general, lo que hay que entender es que la presencia del Gobierno del

Estado, a través del Ministerio de Hacienda y a través de su empresa Enausa, es para dar servicio a la Comunidad Foral y al resto del Estado a través de una infraestructura importante, pero del mismo modo que lo viene haciendo el Estado con otras empresas que se colocaron en la misma situación de desequilibrio económico financiero que Audenasa.

En este sentido, por tanto, ya hay aquí un acto propio, en este caso del Gobierno de Navarra y de Enausa, en el sentido de entender que de aquí al 2015 se contempla la posibilidad de una compra por su nominal más la parte correspondiente a las reservas distribuibles, en definitiva, el valor que tienen esas acciones en ese momento, el valor del capital social y ninguna cifra de daño emergente, de negocio pendiente de percibir, ni ninguna proyección tras una prórroga que, como ha puesto de relieve también el informe de la Cámara de Comptos, ha incumplido trámites legalmente establecidos y que en el mejor de los casos está viciada de anulabilidad.

En este sentido, por tanto, estamos ante dos escenarios: el escenario del máximo costo, que sería el rescate a un concesionario privado que no existe, o el escenario de la negociación y de la compra, que es, por lo que deduzco del informe y de lo dicho por el señor Presidente por la reiteración con que se remite el informe, el que la Cámara de Comptos considera lógico y razonable en esta situación. Y ésta es una cuestión que me gustaría muchísimo, señor Presidente, que aclarase: si es que, evidentemente, la Cámara ha cumplido el mandato valorando el rescate, pero su opinión es la que claramente parece que deja manifestada de que aquí lo que hay que hacer es una operación de compra de acciones a otro socio, que es otra administración pública, y que, por tanto, la fórmula del rescate es contestar a lo pedido, pero la Cámara de Comptos entiende que no se dá -o si se dá, ésta es la pregunta- el supuesto que determina el rescate, es decir, la existencia de un concesionario privado.

A partir de ahí está claro que los espacios en que se tendría que mover la decisión política del Parlamento son distintos. Si la Cámara de Comptos entiende que ésta es una mera operación de negociación, la Cámara tendría que pronunciarse, a juicio de nuestro grupo, sobre la negociación. Bien es sabido que dos no negocian si uno no quiere. Bien es sabido que una negociación está a merced del concurso de la voluntad de ambas partes. Bien es sabido que nos podemos encontrar con intereses en ambas partes opuestos a este proceso de negociación, por distintos motivos, porque unos están pensando en la privatización de la red general de autopistas o porque otros están, simplemente, utilizando esto para defender determinadas posiciones políticas que, por cierto, en sus supues-

tos fundamentos técnicos han quedado totalmente desautorizados por la Cámara de Comptos.

Y salvo, señor Presidente, que a lo largo de la participación de otros grupos y de un segundo turno puedan plantearse otras cuestiones, yo quisiera que me contestase a la pregunta formulada: si la Cámara de Comptos entiende que lo que aquí se da es un supuesto de explotación directa por administraciones públicas a través de una persona y, por tanto, no se da la fórmula de concesión y, entonces, si la vía que cabe es la de la negociación de la compra de acciones y no la de rescate de una concesión que puede ser inexistente en este momento por la mutación que se produjo a partir de 1984. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Cristóbal García): Muchas gracias, señor Allí. Dado que el señor Muñoz tiene intención de contestar al final de todas las intervenciones, ¿portavoces que deseen hacer uso de la palabra? Señor Catalán, tiene la palabra.

SR. CATALÁN HIGUERAS: Muchas gracias, señor Presidente. Muy buenos días. Agradecemos, en primer lugar, la asistencia y las explicaciones que nos ha dado tanto el Presidente de la Cámara de Comptos como los técnicos de dicha Cámara que le acompañan. En esa línea, he de reconocer, señor Muñoz, y además sinceramente, que nos han gustado las aclaraciones y la información que se nos ha facilitado porque de esta forma yo creo que se clarifica muchísimo más la situación. Incluso, también nos ha dado una explicación que difiere, desde nuestro punto de vista, notablemente de algunas interpretaciones que se han podido conocer a través de los medios de comunicación por la opinión que daban algunos grupos parlamentarios o algunos partidos políticos.

Porque yo creo que usted ha hecho un resumen y una clarificación de todos y cada uno de los argumentos, independientemente de que sean totalmente rigurosos o nos generen algunas dudas en algún caso concreto, pero hay que decir que sí difiere de la interpretación del informe que algunos grupos políticos han hecho al conocer el mismo. Y también en esa línea, independientemente de que algunos portavoces pretendan desviar la atención a una cuestión jurídica que podría tener sus diferencias de criterio dependiendo del jurista al que se le consulte, nuestro grupo quisiera saber si ha podido contrastar los datos que vienen recogidos en su informe o incluso cambios de impresiones con aquellas personas que, una vez leído el informe, han podido comentar con usted que había algún dato o alguna cuestión que podía generar duda o que no era exacta, como por ejemplo el seguro de cambio por amortizaciones, que viene recogido en el propio informe, o también las reservas acumuladas hasta el año 2009, es decir, los beneficios que

no se han distribuido, o la tasa de actualización, que usted la establece en el 6,5 por ciento, cuestión de mercado, y también sería bueno conocer si alguna administración pública tiene este tipo de tasa de actualización o si es el 4,25 por ciento el tipo de interés legal del dinero en el que la administración se tiene que basar a la hora de hacer sus cálculos y, por eso, hemos de agradecer esa manifestación que ha realizado.

Pero también hemos de tener en cuenta que usted, al final, ha dejado claro, con las cifras más óptimas o menores que vienen recogidas en su propio informe, que los 31.000 millones de pesetas que costaría el rescate a la Hacienda Pública de Navarra más los 70.000 millones que supondría una posterior liberalización de los peajes –usted lo ha dejado muy claro y este grupo parlamentario lo debe reconocer– es dinero que no va a ingresar en las arcas públicas, es un dinero que va salir. Por lo tanto, usted lo ha reconocido y reitero nuestro agradecimiento por reconocerlo, esos más de 100.000 millones de pesetas van a ser unas cantidades que en los próximos años la Comunidad Foral de Navarra no va a poder destinar a otras partidas tan importantes como puedan ser la educación, la vivienda, la generación de puestos de trabajo, la construcción de centros de salud, las pensiones o los centros escolares porque, como usted bien decía, el Gobierno va a tener que retirar ese dinero de otras partidas concretas.

Y otra cuestión que a nosotros también nos ha generado cierta duda a la hora de abordar los datos técnicos que vienen en el informe es el tema relacionado con el lucro cesante. Usted, en la página 26 del informe, recoge que se considera lucro cesante a los beneficios dejados de percibir atendiendo a los resultados de la explotación del último quinquenio, que, desde su punto de vista, debe ser calculado para negociar el proceso de rescate. Como lo ha explicado en la tabla, lo que ustedes hacen es una media aritmética: cogen los cinco últimos años, el último quinquenio, lo suman, lo dividen entre cinco y ése es el dato que ustedes aplican a cada uno de los años que quedan de la concesión, o sea, los 30 años siguientes. Pero ¿no se podría entender también que lo que recoge la ley cuando dice atendiendo a los resultados de la explotación del último quinquenio puede ser fruto de otra serie de cálculos matemáticos? Yo no sé si puede ser la media aritmética única o exclusivamente, o se puedan tener en cuenta también porcentajes de tránsito o expectativas que recogen el propio plan económico financiero. En esa línea, de acuerdo con esta interpretación, si hace cuatro años el entonces Gobierno tripartito hubiese pretendido llevar a cabo el rescate y la liberalización del peaje de la autopista, con los datos que se tienen de la propia concesionaria, de que los benefi-

cios, desde el año 91 hasta el 95, han sido, sin subvenciones, negativos en 962 millones, la media aritmética habría salido negativa en 192 millones año, y, por lo tanto, el valor del lucro cesante habría sido también negativo, 2.612 millones de pesetas, lo que quiere decir que incluso la propia concesionaria, a la hora de aplicar única y exclusivamente el lucro cesante, habría tenido que pagar al entonces Gobierno tripartito, por el rescate de la autopista de Navarra.

Pero, incluso, ahora que estamos hablando tanto del tema del establecimiento de una nueva televisión digital en Navarra, se podría dar el caso de que se concediera esta autorización a una televisión, se realizaran las inversiones oportunas por parte de la empresa y luego, dependiendo de cuánto le interese al Gobierno y como los primeros años suelen ser deficitarios, recuperarla aplicando única y exclusivamente esa media aritmética a la que hacíamos referencia. Y esto, además, teniendo en cuenta que las previsiones que hace la concesionaria para el año 2000, que rondan los 2.000 millones de pesetas se están cumpliendo; en el periodo que va de enero a abril se están cumpliendo esos ingresos establecidos, por lo que, al final del año 2000, se pueden cumplir los beneficios que espera obtener la empresa en esos 2000 millones de pesetas, lo que desbarataría esa media aritmética que viene recogido en su informe.

Y, por cierto, nuestro grupo también quisiera conocer el criterio de la Cámara de Comptos sobre si en un hipotético caso de que se llevase a cabo este rescate y posterior liberalización de peajes en la autopista A-15, no es menos cierto que se incumpliría el plan de convergencia económico firmado con el Estado español y acordado también con la Unión Europea.

Y nos gustaría también que nos informase la propia Cámara de Comptos de cuál es la técnica presupuestaria que se debería llevar a cabo en el hipotético caso de que se produjera el rescate y cuál debería ser el entronque presupuestario que se debería tener presente.

Y, además, no es solamente una cuestión de la A-15, sino también de la A-68, como viene recogido en el informe e incluso también era la petición que se hacía desde el propio Parlamento. Y su señoría, en la página 16, sobre la competencia de Navarra respecto a esta autopista, la Vasco-Aragonesa en el tramo navarro, los 38,8 kilómetros que discurre por la Comunidad Foral de Navarra, dice clara y contundentemente que la Administración de la Comunidad Foral carece en la actualidad de competencias, incluidas las de rescate, en relación con la autopista A-68, algo que confirman también los propios Servicios de la Cámara del Parlamento de Navarra en un informe emitido el 25 de octubre del pasado año en relación con una proposición de

ley foral de modificación de la Ley Foral de Defensa de las Carreteras presentada por Euskal Herri-tarrok. Sin embargo, ustedes hacen una estimación de coste, independientemente de que no se puede dar esa posibilidad, y no sé si es un poco atrevido llevar a cabo esta estimación cuando es imposible. Es decir, si no se puede no se puede, cueste lo que cueste.

Pero es que, además, el valor o la interpretación que hacen es extrapolar lo que cuesta un kilómetro de la autopista A-15 con uno de la A-68, cuando las realidades y las circunstancias son diferentes. Pero es que, incluso, también hacen también otro cálculo con la media aritmética de los cinco últimos años de la concesionaria de la autopista Vasco-Aragonesa y les da otra cantidad. Y en esa línea, también podríamos hacer otra interpretación: ¿Cuánto viene a costar ahora, más o menos, la construcción de un kilómetro de una autopista o una autovía? 800.000 o un millón de pesetas. Pues también podrían haber 800.000 o 1.000 millones de pesetas. En esa línea podría haber también la interpretación: ¿cuánto vale la autopista de Navarra? ¿Cuántos kilómetros tiene?, ¿102? Entonces, 102.000 millones de pesetas. Porque continuamente las empresas están haciendo inversiones importantísimas y, por ejemplo, vamos a tener ahí la autopista Madrid-Mendinaceli-Tudela, y las empresas públicas, bancos, etcétera, están invirtiendo fundamentalmente para conseguir unos rendimientos a largo plazo, porque, si no, lo mejor que podían hacer era meter el dinero en el banco, que les iba a dar una cantidad importante. Como digo, podríamos obtener un valor de construcción de la autopista de Navarra de, prácticamente, 100.000 millones de pesetas porque, además, se podía dar esa interpretación si se aplica a la A-68. Sí cuadra dentro de lo que ustedes dicen: 38,800 kilómetros en la autopista Vasco-Aragonesa suponen 38.000 millones de pesetas, lo que cuesta su construcción.

Y, de momento, es lo que queríamos preguntar. Luego, en el segundo turno, según las respuestas, le haríamos hincapié en algunas otras cuestiones.

SR. PRESIDENTE (Sr. Cristóbal García): Muchas gracias, señor Catalán. Continuamos la sesión informativa. Señor Lizarbe.

SR. LIZARBE BAZTÁN: Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, agradecemos, como ya lo han hecho el Presidente y los portavoces de otros grupos, la presencia del Presidente de la Cámara de Comptos y de su equipo y, agradecemos también la extensión del informe que nos ha presentado, que, en opinión de mi grupo, cumple fielmente el deseo de este Parlamento de tener a disposición de las fuerzas políticas un análisis técnico que, como bien ha dicho el Presidente de la Cámara, pueda asesorar, ayudar e incluso iluminar

el acierto en la toma de la decisión política por este Parlamento de la cuestión que nos ocupa.

Yo creo que es un informe realizado, desde un punto de vista técnico, con rigurosidad. En cualquier caso, no hay que ocultar que los informes de la Cámara de Comptos a los políticos nos gustan o no si nos dan la razón, más allá de que sean rigurosamente correctos. Yo creo que éste, como todos, es rigurosamente correcto. Lo que sucede es que en esta ocasión a la mayoría de los políticos de esta Comunidad nos gusta, además, porque coincide y nos dá cobertura técnica para seguir manteniendo una reivindicación política que mi grupo entiende que también es una reivindicación social.

Dicho eso, que no tiene ninguna importancia para el tema que nos ocupa, yo creo que se ha hecho bien una cosa, que veo que sigue sin entenderse, y es que una cosa es el precio de la propiedad y otra el precio del derecho de explotación. ¿Cuánto cuesta nuestra autopista? Es que no hemos dicho cuánto cuesta nuestra autopista por que es nuestra. Nos da igual cuánto cueste nuestra autopista, como nos da igual cuánto cueste nuestra red de hospitales o cuánto cuestan los edificios de la Universidad Pública o cuánto cuesta el Palacio de Navarra. No nos interesa saberlo. No pensamos venderlo nunca, por lo menos si gobernamos nosotros. Por lo tanto, ése es el precio de la propiedad.

No se preguntaba aquí el precio de la propiedad de la Autopista de Navarra, y, en consecuencia, la Cámara no ha respondido, porque no se le preguntaba si son 115 kilómetros. Y, efectivamente, serán 115 por 1000 millones por kilómetro. Eso es lo que cuesta un bien de nuestra propiedad. Pero el problema no es ése, porque no se trata de comprar un bien que no es nuestro. La autopista no la ha construido un extraño y se la ha quedado él en propiedad. La autopista es de dominio público, es propiedad pública y pende sobre ella una servidumbre y un derecho de explotación que tiene una empresa, primero, hasta el 2015, y después, debido a las gestiones que realizó el gobierno de UPN con el gobierno del Partido Popular, hasta el año 2029.

Por lo tanto, estamos ante dos bienes de naturaleza distinta. Uno es de propiedad privada, que resulta que es pública, la propiedad de la propia autopista, que es del dominio público y es de todos los ciudadanos navarros, que es para siempre. Siempre será nuestra, incluso en el año 3000. Será distinta. Seguramente estará cubierta y no caerá el agua cuando llueva. No sé cómo será, pero seguirá siendo nuestra, como es la carretera que va de Ablitas a Tudela. Y luego hay otro derecho, que no es un derecho de propiedad sino de explotación de un bien público que, en cualquier caso, termina en el año 2029, salvo que se decida volver a ponerle otra servidumbre. Por lo tanto, lo que cuesta un kilómetro de autopista nada tiene que ver con lo

que nos pueda costar que el paso por la autopista sea gratis para los usuarios. Yo creo que esto, de una lectura sencilla, incluso por personas, como quien habla, que no tienen conocimientos económicos, es fácil de comprender, salvo que lo que se quiera es llegar a la conclusión contraria a la que llega el informe.

Dicho esto, y en todo caso reiterando mi felicitación al respecto, yo creo, señor Muñoz, que, efectivamente, y en su informe también aparece con claridad, la diferencia de las cantidades en las que se mueve el informe está en cómo se calcule el lucro cesante de la empresa concesionaria. Y nosotros ahí hacemos nuestras otras afirmaciones que se han realizado, en el sentido de que el lucro cesante tiene que calcularse como dice la ley y como dicen la lógica y el sentido común. Porque si aquí alguien es titular de un derecho, que no es el derecho de propiedad, sino de un derecho determinado, y lo que hace es expropiarse, ¿cómo fijaría un juez el precio de esa expropiación? Yo creo que la Cámara nos lo dice, de alguna forma, entre líneas, pero sí sería interesante saber, en el caso de que fallase la negociación, qué es lo que hay que hacer. Ahora hablaré algo de esto. Si esto acabase en un juzgado, ¿qué técnicas utilizaría un jurista, en definitiva un juez, para calcular el precio del rescate?, en el peor de los casos y en el mejor de los casos, para saber dónde nos estamos metiendo. Entonces, me imagino que en el peor de los casos nos diría que el lucro cesante hay que calcularlo según los dividendos de tal y nos iríamos a cientos y cientos de miles de millones de pesetas. ¿Qué sucedería en un juzgado? Si, de alguna forma, los Parlamentarios fuésemos un ciudadano al que la Administración quiere privarle de un bien que es de su propiedad o incluso de un bien que no es de derecho de propiedad privada, este ciudadano consultaría a un abogado y le preguntaría: ¿qué puede suceder si tengo que ir a juicio a pelear el justiprecio? Esa es la pregunta. Pero a partir de ahí nadie tiene que erigirse en juez y parte, y no me refiero a la Cámara sino al propietario del bien que mantiene el derecho de explotación en una empresa privada que resulta que es de su propiedad.

Los que no estén acostumbrados a estos términos jurídicos pueden pensar que estamos locos, pero ésta es la situación y el señor Alli lo ha descrito bien. Aquí estamos ante una propiedad pública, la autopista, como ante cualquier carretera, que tiene una servidumbre, ya sé que jurídicamente no es correcto decirlo así pero sirve para entendernos, que es la explotación por parte de una empresa que conserva el firme y que cobra un peaje y se queda con los beneficios. Esa empresa en 1984 fue a la quiebra y las administraciones de la Comunidad foral y del Estado tuvieron que salir al paso, entre otras cosas porque estaba en juego el presti-

gio de nuestra Comunidad debido a las deudas que la propia empresa que quebraba tenía fuera de España, porque, si no, evidentemente, a partir de ese momento la autopista habría sido gratis y habríamos quitado las cabinas de los peajes, porque desde entonces, aplicando la teoría del señor Catalán, no habríamos tenido que pagar nada, absolutamente nada a la empresa que estaba en quiebra, en todo caso tendríamos que haber pagado a los deudores de esa empresa que estaba en quiebra.

Por lo tanto, nos encontramos con que el titular de ese derecho de explotación es una empresa, una sociedad anónima, cuyas acciones están repartidas por igual entre el Gobierno de España y el Gobierno de Navarra.

Por lo tanto, por lo que a esta comparecencia se refiere, a nosotros nos gustaría que se pudiera, si es posible, afinar un poco más en cuál sería el precio de juzgado, para entendernos, en el peor de los casos. ¿Tenemos que llegar a ese precio de juzgado? No, porque resulta que tenemos que negociar con nosotros mismos, con la Administración, y la Administración, mas allá de la distribución territorial del poder político en España, es una. Esto es un país, no son dos, y como es un país, no creo que vaya a haber excesivo problema. ¿O es que lo va a haber? ¿O es que la otra parte nos va a llevar a juicio, si lo que queremos es llegar a un acuerdo amistoso?

Decía antes uno de los portavoces que dos no negocian si uno no quiere. Aquí el problema es que igual no quieren negociar ninguno de los dos, y en ese caso podemos estar ante el dilema de que igual el negociador que tiene que sacar el buen precio no está por la faena ante el negociador más duro.

En cualquier caso, la pregunta sería ésa: cuál sería ese precio de juzgado, cuál sería el precio razonable en la negociación, que, en cualquier caso, tiene que producirse. Mi grupo también entiende que la vía es la negociación con el Estado, es lo correcto, y ahí hacer una cuenta objetiva, ni de amigos ni de enemigos, sino objetiva, razonable, creo que son dos precios distintos. Ésas son las dos preguntas.

La tercera es la siguiente: en esas hipótesis, que son las reales, ¿cree la Cámara de Comptos que está en juego la viabilidad económica de Navarra si este Parlamento toma la decisión política que se prevé? Porque claro, si está en riesgo la viabilidad económica de Navarra, yo me imagino que la institución que vela por el control del gasto público por excelencia, como es la Cámara, ya nos habría advertido y nos habría dicho: ustedes verán lo que hacen, pero pueden poner en riesgo la viabilidad económica de esta Comunidad. Lo digo porque la más alta magistratura de Navarra ya nos ha comu-

nicado públicamente que está en riesgo la viabilidad económica de Navarra si este Parlamento toma esta decisión. Nos gustaría saber cuál es la opinión de la Cámara de Comptos al respecto para saber si es simplemente un impulso o si, por el contrario, es una decisión más meditada.

Tengo otra duda. En los gráficos que nos ha entregado, que yo creo que todavía aclaran más, pero lógicamente nos vamos metiendo más en el asunto, hay dos cuadros: el 5A y el 5B. En el 5A se habla de la estimación de gastos y de ingresos futuros en el sentido de cuánto puede bajar la recaudación de impuestos si finalmente vamos a una libertad de tránsito sin peaje, cuánto pueden aumentar los gastos. Veo que hay unas referencias concretas que más o menos pueden ser entendibles, pero en el cuadro siguiente, en el 5B, también se habla de menores gastos, y se habla de algunos gastos como es el peaje en la sombra de Tafalla, que es de 340 millones, también de la bonificación de peajes, donde se habla de 7.000 a 10.000 millones, según el acuerdo de febrero de 2000. En fin, esto viene a demostrar lo que dicen los de la plataforma por la gratuidad de la autopista en el tramo Tafalla-Pamplona, lo que decía el señor Flamarique: bueno, en todo caso, lo que no pagamos los que pasamos lo pagan el resto de los ciudadanos.

En cualquier caso, la duda es por qué se habla ahí de 27.000 a 70.000 millones de menores gastos. Me gustaría que, si es posible, en el caso del 5A y del 5B, se avisase.

Finalmente, también me gustaría hacer alguna reflexión mayor, porque como aquí ya se nos advierte de que puede haber otra serie de concesiones que igual luego... Es decir, yo creo que habrá que pensar mucho a la hora de hacer las concesiones en esta Comunidad o todo lo que se haga, lo digo si va a ser un concesionario el que se encargue del día a día y de la explotación. Porque claro, la verdad es que yo creo que si aquellos diputados forales de la época predemocrática, que actuaban según su criterio porque no eran respaldados por nadie más que por la historia y por su criterio personal, llegan a saber el follón que se iba a organizar porque algún día los representantes de los ciudadanos ya elegidos democráticamente iban a verse casi imposibilitados de conseguir que en una vía que es suya simplemente no haya peaje porque pone en riesgo nada menos que la viabilidad económica—esto ya no se lo pregunto a la Cámara de Comptos, lo hago simplemente como reflexión política de nuestra Comunidad—, yo no sé si les hubiera convenido más pensar como pensaron sus colegas de la Diputación Foral de Alava y haber hecho simplemente una autovía. Probablemente nos hubiera salido más barato ahora, eso está claro. Por eso, cuando se habla aquí de la televisión digital, incluso añadiría yo del Canal de Navarra,

tenemos que pensar mucho sobre qué peajes vamos a poner, no vaya a ser que dentro de veinte o treinta años los que estén aquí, espero que estén por procedimientos democráticos y no antidemocráticos como lo estuvieron los de hace treinta, simple y llanamente se vean ante la imposibilidad porque les dé la sensación de que si mantienen sus posturas legítimas pueden dar al traste nada menos que con la foralidad en el siglo XXI.

En cualquier caso, muchas gracias por las explicaciones.

SR. PRESIDENTE (Sr. Cristóbal García): *Muchas gracias, señor Lizarbe. Señor Barrena, tiene derecho al uso de la palabra.*

SR. BARRENA ARZA: *Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, quiero agradecer la presencia del Presidente y del equipo de la Cámara de Comptos, porque desde luego, como ya han dicho los anteriores portavoces, nuestro grupo también es de la opinión de que el informe elaborado arroja luz más que suficiente para elevar a definitivas las posturas que algunos grupos parlamentarios hemos mantenido históricamente en lo que se refiere a la A-15 y su transformación en una vía sin peaje y de titularidad, tanto en su propiedad como en su explotación, únicamente navarra. Es un informe que es complejo pero a la vez es accesible; en resumen, es un informe muy bueno, a nuestro entender.*

Como bien ha dicho usted en su exposición, el tema es complejo. Intervienen aspectos económicos, sociales, jurídicos y también de voluntad política, y es sobre todo a estos últimos a los que voy a referirme en mi intervención. Digo voluntad política porque, desde luego, es evidente y ha quedado claro que la A-15 es propiedad de dos administraciones y, por lo tanto, a nuestro entender, es un aspecto fundamental subrayar que, al ser propiedad de dos administraciones, la Ley de contratos no afecta a la posible evolución que pueda tener este tema y, por lo tanto, hablar de posibles costos, rescate de una concesión, etcétera, es algo que habría que abordar en una segunda fase como aspecto secundario en caso de que una eventual negociación con el Estado no diese los resultados apetecibles por lo menos para la mayoría de esta Cámara. Y digo que no diese los resultados apetecibles porque en una eventual negociación con el Estado es más que evidente que, al margen de otras consideraciones políticas que, evidentemente, cada grupo presente en esta Comisión podría hacer y, desde luego, nuestro grupo no renunciaría a ello, el Estado no está para ganar dinero y mucho menos en la relación que mantiene con Navarra. Por lo tanto, no entendemos cómo se puede hablar de conceptos como lucro cesante o que una parte de la Administración, el 50 por ciento del Estado, debe resarcirse por un traspaso de la titularidad

pública en todos sus conceptos a la Administración Foral de Navarra.

Nosotros pensamos que la reversión de esta explotación y de la propiedad a Navarra corregiría la injusticia histórica que se ha venido cometiendo con esta vía de comunicación que es la A-15 y, desde luego, en lo que se refiere a la voluntad política, hay un concepto que es claramente subrayable en este momento, y es que cuando estamos hablando de esa eventual negociación Comunidad Foral-Gobierno del Estado, estamos hablando de que son dos grupos políticos, UPN y PP, los que sostienen a ambos gobiernos, al foral y al estatal, y que son dos grupos políticos que en este momento están coaligados y que, por lo tanto, ostentan una corresponsabilidad en lo que se refiere al desarrollo de este tema que nos ocupa hoy, el de la A-15.

Decíamos que para nosotros el tema del pago de un rescate, si bien podría ser un mal menor, sería contradictorio. Nosotros lo asumimos, asumimos esa contradicción, y decimos que hay una contradicción porque, como es conocido para todos aquellos que hayan seguido históricamente el devenir de lo que fue la construcción de esta vía de comunicación, el convenio con Audenasa, como bien se ha explicado en su exposición, y la situación en la que se encuentra actualmente esta sociedad pública, se podría afirmar, desde luego nosotros sí que estaríamos en condiciones de afirmarlo, que, en el caso de que la Comunidad Foral se viese obligada a pagar un rescate para recuperar la concesión de esta vía, estaríamos volviendo a pagar por tercera vez el disfrute de esta vía de comunicación. En su construcción se invirtieron fondos públicos de esta Comunidad; el convenio con Audenasa en el 84, como se ha dicho anteriormente, volvió a suponer un desembolso de fondos enorme; y en estos momentos otra vez volveríamos a estar pagando los navarros y navarras con dinero público el derecho a utilizar esa vía de comunicación en unas condiciones de total supresión de peajes. Por lo tanto, es más que evidente que en la historia de esta vía de comunicación ocurrió todo esto así, con base en lo que ocurrió en el 73, el convenio con Audenasa en el 84, etcétera. Se ha hecho alguna interpretación por parte de algún otro portavoz de cómo se dieron estas circunstancias. Para nosotros es muy evidente que no fue precisamente por no dañar en el ámbito internacional la imagen de la Comunidad de Navarra, sino que fueron convenios realizados para beneficiar concretamente a un grupo de presión político-económico de esta Comunidad, al que, desde luego, el grupo mayoritario de esta Cámara no es en absoluto ajeno. Pensamos que en estos momentos estamos, como digo, en un momento histórico para corregir esa injusticia que se ha cometido con todos los navarros y navarras y, sobre todo, con su bolsillo.

En ese sentido, y hablando de lo que podría suponer como mal menor el pago de un rescate, nosotros queremos de alguna manera decir algo en torno a lo que se ha venido insistiendo últimamente, sobre todo en boca del Presidente del Gobierno. El señor Lizarbe también ha aludido a esto y ha hecho una pregunta que a nuestro grupo también le interesaría que fuese respondida, en el sentido de si es cierto que un posible rescate de las cifras que ustedes manejan supondría un riesgo para la viabilidad económica de nuestro territorio. Pero a la espera de oír su contestación, nuestro grupo sí tiene una opinión al respecto, que es que en absoluto nos parece que el pago de 30.000 millones, que se podrían prorratear incluso hasta el final del plazo de la concesión, orientativamente 29 años, pueda suponer ningún tipo de hipoteca económica para el bienestar de los navarros y navarras. Si eso fuese así, si el pago de esa cantidad en ese plazo de tiempo, que vendría a suponer mil millones de pesetas al año con los correspondientes intereses, supusiese una hipoteca, qué podríamos decir de lo que supone el pago del cupo de Navarra al Estado, que supone 50.000 millones anuales, y hasta ahora no hemos oído que el Presidente de esta Comunidad haya hecho declaraciones hablando de la sangría que el desembolso de esa cantidad supone anualmente a esta Comunidad.

Para nosotros es más que evidente que el problema del tema que nos ocupa va mucho más allá de lo que es el aspecto jurídico o del aspecto económico, podríamos decir. Estamos hablando de un problema que tiene una carga política bastante seria en la coyuntura política, valga la redundancia, que está viviendo la Comunidad Foral. En estos momentos es evidente que para el Gobierno de Navarra y para su Presidente, Miguel Sanz, el problema no es éste, el que estamos abordando en estos momentos, sino la situación a nuestro entender de crisis institucional en que quedaría el Gobierno de UPN sin apoyos suficientes en un tema de tal calado como el que nos ocupa.

Para terminar, nuestro grupo parlamentario se ratifica en sus posiciones históricas al respecto. Nuestra postura por la liberalización del peaje y el carácter público navarro en su totalidad de la A-15, como digo, es histórica y, por lo tanto, esperamos que junto al resto de grupos de la oposición podamos ir dando pasos definitivos en ese sentido, aunque con ello, desde luego, evidenciamos que el Gobierno de Navarra está sostenido por una mayoría minoritaria. Ése, desde luego, no va a ser para nosotros un aspecto que nos vaya a arredrar en absoluto a la hora de tomar las decisiones que se espera que se podrán tomar pronto en la Cámara, y esperamos que tampoco sea un aspecto que arredre al resto de los grupos parlamentarios representados en esta Comisión. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Cristóbal García): *Muchas gracias, señor Barrena. Señor Nuin, tiene la palabra.*

SR. NUIN MORENO: *Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, como han hecho también el resto de portavoces, agradezco el trabajo que ha realizado la Cámara de Comptos y felicito también por el mismo a su Presidente y al equipo técnico que lo ha realizado. Nosotros creemos que es un trabajo riguroso, que es un trabajo que responde a lo que el Parlamento había solicitado y que la Cámara ha respondido con claridad, de forma extensa y exhaustiva, y ha conseguido dar una importante luz, entendemos nosotros, sobre una de las cuestiones que más se han utilizado para enrarecer u oscurecer el debate en torno a la posibilidad de actuar sobre la A-15, sobre esta infraestructura de comunicaciones, para conseguir la gratitud, que ha sido el debate en torno a los costes.*

No voy a extenderme aquí sobre las cifras que se han dado en los últimos meses o en los últimos años, pero desde luego han sido muchas y variadas y diferentes que las que da la Cámara. El propio Gobierno de Navarra ha dado a lo largo de estos últimos meses o años unas cifras que, a nuestro juicio, oscurecían en vez de racionalizar y dar luz sobre esta cuestión. Por tanto, se responde de una forma clara y extensa a lo que el Parlamento pedía.

Y digo de una forma clara porque el informe de la Cámara de Comptos se posiciona de una forma también muy clara a la hora de decir cómo se han de interpretar los diferentes costes o las diferentes valoraciones de un hipotético proceso de rescate si hubiera que llegar a él. En algunos casos, repito, lo hace de forma muy clara. A la hora de valorar la variable del lucro cesante, hace una remisión a lo que es la legalidad, que, por otra parte, parece de cajón. ¿Que cómo se va a valorar en un proceso de rescate? Pues como dice la ley, parece difícil defender otro tipo de criterios en procesos como éste. En otros casos, como por ejemplo el tema de la valoración de la inversión neta, apunta también elementos muy importantes, ahí está el elemento de la actualización de balances, que nos parecen relevantes porque en un proceso de rescate lo que entendemos nosotros es que la Cámara de Comptos está diciendo al Gobierno de Navarra: fíjese en esto, estúdielo bien, porque puede tener una repercusión importante. No dice la Cámara de Comptos que necesariamente la inversión neta ha de valorarse y tenerse en cuenta el proceso de actualización de balances, actualización exclusivamente monetaria del valor de la autopista realizado en los últimos años, pero sí se dicen y sí se apuntan esos criterios de forma muy clara. Por lo tanto, nos parece que el trabajo, en ese sentido, responde a

las expectativas y a las necesidades que esta cuestión requería.

Respecto a los diferentes escenarios planteados, algún portavoz ha hecho también alusión básicamente a los dos necesarios que tenemos de cara al futuro. Uno de ellos es el proceso de negociación, que parece el más racional tratándose de una empresa con el cien por cien de capital de administraciones públicas, y tratándose, además, y ahí están las primeras valoraciones que en su informe hace la Cámara de Comptos, de un caso en el cual parece que no serían estrictamente de aplicación la normativa de contratos y la regulación del rescate en la misma. No estamos, como se ha repetido y se ha dicho por parte de la Cámara, ante una gestión de un servicio público por agentes privados, sino por una empresa pública, con lo cual, se podría excluir de la normativa de contratos este supuesto. Entonces estaríamos, evidentemente, ante la necesidad de acudir, si se entiende que la gestión de la A-15 debe realizarse de una forma plena con el cien por cien de la propiedad de Audenasa por parte del Gobierno de Navarra, a un proceso de negociación y de compraventa del 50 por ciento de la propiedad del Estado o estaríamos ante el segundo supuesto de un proceso de rescate de la concesión administrativa, si se entiende que ésta existe plenamente o si se entiende que éste es el único camino posible.

En todo caso, nosotros aquí queremos dejar también clara alguna cuestión. El primer supuesto, que es el que puede parecer más lógico y racional y es el que nosotros entendemos que se debería intentar, puede aparecer a las primeras de cambio abocado al fracaso, pese a que sea lo más lógico y lo más racional tratándose de administraciones públicas, porque como dice el informe de la Cámara de Comptos de una forma clarísima en la página 13, porque es evidente que es así, este proceso de negociación se realizará siempre que por ambas partes haya voluntad de materializar, efectivamente, la compraventa. Pues bien, aquí podemos estar ante el supuesto de que una de las partes al menos, el Estado, no tenga esa voluntad. No depende, desde luego, de lo que la Comunidad Foral de Navarra desee. Y por lo que el Gobierno de Navarra ya ha manifestado en reiteradas ocasiones, parece que por parte de la Comunidad Foral de Navarra, al menos del Gobierno de Navarra, tampoco hay excesiva voluntad. Con lo cual, una de las dos partes implicadas o las dos posiblemente no demuestran esa voluntad de acudir a esa fórmula racional y prudente de resolver esta cuestión.

Ante eso, nosotros creemos que esta circunstancia no debería, si existe una mayoría política y una voluntad política suficiente en esta Comunidad, actuar como punto y final de esta cuestión. Nosotros entendemos que, a partir de ahí, si eso se con-

firmase, habría que valorar y habría que estudiar seriamente recurrir a la operación o al procedimiento del expediente de rescate de la concesión administrativa en manos de Audenasa, porque aquí sí que no se exige el visto bueno del Estado, aquí la competencia sobre la A-15, la competencia administrativa, es una competencia que reside en la Comunidad Foral de Navarra, no sucede lo mismo con la A-68, como ya ha sido expuesto por la Cámara de Comptos, y, por lo tanto, aquí sí que se puede actuar, y se puede actuar además con unas expectativas de coste de este expediente sobre las cuales da luz la Cámara de Comptos. Por eso digo que este informe ha servido para dar luz a una cuestión fundamental en este enrarecido y oscurecido a veces debate, y aquí sí que se puede actuar sin poner en riesgo la viabilidad económica de Navarra.

Sobre esta cuestión, quizás habría que dar algún dato. Desde luego, nosotros no creemos que la viabilidad económica de Navarra, y su viabilidad política en consecuencia, en modo alguno pueda verse amenazada por un hipotético coste en torno a los 30.000 millones de pesetas, que es lo que le vendría a suponer a Navarra grosso modo una operación de este calibre, en modo alguno se vería amenazada la viabilidad económica. Y creo que algún ejemplo puede ser muy ilustrativo. Navarra en los últimos años ha atravesado y ha tenido que hacer frente a situaciones económicas bastante más delicadas de lo que podría suponer el rescate de la concesión de Audenasa en los términos y con los costes que la Cámara nos informa. Yo quiero recordar, por ejemplo, que en los años 91 y 92 tuvo lugar un traspaso de competencias muy importante en la Comunidad Foral: el traspaso de la competencia de sanidad. Y de un año para otro, y hablamos de pesetas de hace casi diez años, la Comunidad Foral de Navarra tuvo que hacer frente a un déficit presupuestario de 50.000 millones de pesetas. Entonces nadie hablaba en la Comunidad Foral de que ese traspaso competencial ponía en peligro y riesgo la viabilidad económica y política de la Comunidad. ¿Por qué? Pues porque no lo ponía, porque es absurdo defender y manifestar esa tesis, porque Navarra tenía en aquel momento y tiene en este momento recursos, capacidades y potencialidades más que suficientes para hacer frente, como se hizo, a esa situación. Si en aquel momento, con una situación que podía ser más importante que la que ahora se plantea, nadie utilizaba ese argumento, es realmente pintoresco que en estos momentos se utilice el riesgo de la viabilidad económica y política de Navarra para decir que no podemos ir a un coste presupuestario como el que estamos planteando.

En cualquier caso, no vamos a entrar nosotros en este momento en lo que es la polémica política

entre los grupos y los partidos aquí representados, tiempo tendremos para ello, como tiempo y ocasión hemos tenido en el pasado. No voy a hacer, por lo tanto, ninguna pregunta concreta a la Cámara de Comptos, simplemente quiero dejar manifiestas estas reflexiones y agradecer el trabajo que la Cámara ha hecho y que responde, a nuestro juicio, a lo que el Parlamento demandaba.

SR. PRESIDENTE (Sr. Cristóbal García): *Muchas gracias, señor Nuin. Señor Goikoetxea, tiene la palabra.*

SR. GOIKOETXEA ASKORBE: *Muchas gracias, señor Presidente. Intervengo, en primer lugar, para saludar a los representantes de la Cámara de Comptos, a todos los demás Parlamentarios y también a los medios de comunicación que hoy nos acompañan, supongo que por razones evidentes de trascendencia social del asunto que hoy se trata.*

En primer lugar, yo quiero agradecer a la Cámara de Comptos el esfuerzo que ha hecho en este informe, un esfuerzo, sobre todo, de concreción y de compromiso, evidentemente, como todo, discutible, pero absolutamente razonado y, desde nuestro punto de vista, suficientemente correcto como para ser considerado por nuestro grupo como un gran instrumento de trabajo a la hora de tomar posición en ese asunto que nos ocupa.

Después de oír el informe y las preguntas que aquí han ido surgiendo, yo tengo una preocupación, y es que los grupos que realmente tenemos el convencimiento de que la liberalización del peaje de la A-15 es una necesidad y es una posibilidad nos encontremos con alguna dificultad metodológica dadas las posibles diferencias de estrategia que se pueden seguir con el objeto de recuperar o de liberalizar esa autopista. Y mi pregunta, que ya la ha hecho el señor Alli y también la han hecho más Parlamentarios, pero creo que hay que reiterarla, es si existe o no en realidad una concesión y si hay un derecho de explotación que hay que rescatar o no. Porque incluso a mí se me ocurre que en este momento, si no hubiese una concesión administrativa y un derecho de explotación, a lo mejor el peaje era una tasa y no era un cobro mercantil normal. Junto con eso, porque eso demostraría una vez más la situación de legalidad cuando menos complicada que tiene este tema, quisiera saber si existe la posibilidad de recurrir la última prórroga hecha en 1997 en la que se apuntan algunas anomalías de tipo administrativo y si pueden ser éstas causa de alguna nulidad, porque los usuarios de la autopista seguimos todavía recibiendo información de que el Gobierno de Navarra está subvencionándonos unas cantidades que luego en la práctica tampoco lo son, y se está deformando esa información, como ya se ha apuntado también en este Parlamento en otras ocasiones.

Como considero que no es el momento de hacer el posicionamiento de nuestro grupo, que es suficientemente conocido, me voy a limitar, para dar brevedad a mi intervención, a hacer algunas preguntas más concretas. Usted ha dicho en el inicio, creo que con rotundidad, que no han encontrado estudios previos sobre el tema. Mi pregunta es: ¿esto lo han solicitado del Gobierno de Navarra? Porque, si no había estudios previos, lo que el Gobierno de Navarra ha estado manifestando previamente no tenía ninguna base sólida de documentación.

Además, ha dicho que han contado con la colaboración de algunos expertos. No sería malo conocer qué grado de colaboración han tenido tanto de instituciones públicas como privadas, o los instrumentos que han utilizado.

Otro aspecto que me gustaría saber es si conocen cómo, cuándo y con qué argumentos se ha hecho la actualización de balances con la revalorización de los 22.300 millones de pesetas, porque me parece que hay que tener en cuenta esas circunstancias en la valoración del costo del rescate.

En el cuadro 5B, por ir al último documento y hacerlo más sencillo, en ingresos menores-gastos no se contempla o yo no entiendo que se contemple la posibilidad de reducción de inversiones públicas que la liberalización de la autopista podría traer en distintos departamentos y en distintas instituciones públicas. Entiendo que no lo están. Si lo están, corrijanme y, si no lo están, me gustaría saber por qué y si hay alguna posibilidad de atenderlas.

Por último, respecto al pacto que existe para recuperar el otro 50 por ciento de capital en el año 2014-2015, quisiera saber si su interpretación es que esta recuperación es de voluntad exclusiva del Estado frente al Gobierno de Navarra o si puede el Gobierno de Navarra hacer uso de esta situación prioritariamente.

Por último, me gustaría hacer una pregunta respecto a la A-68, porque se dice con rotundidad y se interpreta que el Gobierno de Navarra no tiene competencias de ningún tipo sobre esta vía, y por lo menos desde un punto de vista genérico, nuestro grupo considera que sí hay algunas competencias, no sé si las suficientes como para generar el rescate, pero que sí hay competencias importantes que darían capacidad negociadora a las instituciones navarras ante la Administración central para cuando menos regular, de alguna manera, los costos que para los navarros puede tener esta vía, tal y como se desprende de un acuerdo, que se nos ha dicho que no existe, que no se conoce en el Gobierno de Navarra, con una concesionaria, pero que en el caso de la Diputación Foral de Álava se producía, y en el cual cualquier cambio de régimen de concesión tenía que ser previamente comunicado y trata-

do con la Diputación Foral de Álava. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Cristóbal García): Muchas gracias, señor Goikoetxea. Finalizado el primer turno de intervenciones, ya saben sus señorías que, según el Reglamento, puede haber un segundo turno si algún portavoz lo solicita. A petición del señor Muñoz, vamos a conceder un receso de diez minutos para que prepare ordenadamente las respuestas.

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 12 HORAS Y 33 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESION A LAS 12 HORAS 46 MINUTOS.)

SR. PRESIDENTE (Sr. Cristóbal García): Se reanuda la sesión, aunque falta un portavoz, pero esperemos que llegue antes que su turno de intervención. Señor Muñoz, tiene la palabra para responder a las intervenciones de los distintos portavoces.

SR. PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE COMPTOS (Sr. Muñoz Garde): Respondiendo al primer portavoz que ha intervenido, señor Alli, quiero ser claro y contundente. En nuestra opinión, lo hemos dicho en el informe, lo he dicho en mi intervención, lo repito y lo reitero, no es aplicable la Ley de contratos; en consecuencia, procede negociar. Si hemos incluido en el informe diversas fórmulas de rescate para el año 2015, para el año 2029 es porque hemos querido contestar adecuada y correctamente a la petición parlamentaria que se nos había formulado, por eso hemos puesto en el informe por orden cronológico nuestra apreciación sobre la aplicación de la Ley de contratos. Hemos querido aportar nuestro saber técnico y nuestro conocimiento sobre el tema, en el supuesto, porque también poco tenemos por qué tener toda la razón, de que fuese aplicable la Ley de contratos y se aplicase la fórmula del rescate.

Señor Alli, veremos qué ocurre en el año 2015, pero adelanto, porque también lo ha preguntado otro portavoz, que es única y exclusivamente voluntad del Estado. Navarra no puede hacer más que esperar a que el Estado le ofrezca, dentro del mes de diciembre o del mes de enero, creo que dice el acuerdo, comprar las acciones de Audenasa, valoradas al valor del capital nominal más las reservas acumuladas hasta dicho momento. O sea, Navarra no tiene voluntad de exigir ni de reclamar nada en absoluto.

En cuanto a la intervención del señor Catalán, creo que en el informe se deja muy claro, en concreto, en las páginas 10 y 11, cuando hablamos de las limitaciones que hemos encontrado que han afectado a nuestro trabajo. En el punto segundo

decimos: "La falta de concreción en los términos legales se regulan la valoración del coste del rescate de una concesión de servicios públicos a la hora de determinar y cuantificar conceptos básicos tales como el inmovilizado objeto de reversión, el fondo de reversión, el lucro cesante, etcétera". "La autopista A-68 es una carretera de la red del Estado, gestionada por una empresa privada, sobre la que no existe competencia foral". "Las consecuencias de la inversión pública no han podido ser determinadas, dado que ninguno de los departamentos del Gobierno de Navarra a los que se les solicitó información al respecto nos ha comunicado ningún tipo de previsión". "Determinados cálculos se han realizado teniendo en cuenta las previsiones del plan económico y financiero vigente de la empresa Audenasa, que, lógicamente, ésta ha elaborado de acuerdo con sus hipótesis de trabajo. Al respecto conviene reseñar que las previsiones contempladas en el mismo abarcan un plazo de tiempo de 30 años, que en las actuales condiciones socioeconómicas resulta un plazo muy dilatado para realizar estimaciones y proyecciones futuras con cierto grado de certeza. No obstante, conviene indicar que dicho plan ha sido aprobado por las dos administraciones públicas propietarias de la empresa".

Efectivamente, el señor Catalán tiene razón –lo hemos puesto en nuestro informe– en que además del coste que habría que soportar por el rescate o por la negociación si se llegase a liberalizar la autopista, habría unos costes, unos gastos añadidos –los hemos puesto en ese cuadro– que vienen a suponer, si no recuerdo mal, entre 14.000 y 16.000 millones, y menos ingresos, menos recaudación de impuestos y dividendos, entre 70.000 y 95.000 millones, dependiendo de la tasa de capitalización o descuento que se utilice. Efectivamente, habría menores ingresos por IVA, ahora el peaje está sujeto a IVA, que serían, por la estimación que tengo, un ingreso final, a pesetas corrientes, de 45.000 millones; a pesetas actuales, 18.000, que es lo que ponemos ahí. Lo traemos a fecha actual. Habría un impuesto sobre sociedades, a pesetas corrientes, de 77.000 millones; a pesetas actuales, 21.000, con una tasa del 6'50 son 31.425; y unos dividendos dejados de percibir, pesetas finales, pesetas corrientes, 96.294 millones; pesetas actuales, capitalizando o descontando al 6'5, 32.000; capitalizando o descontando al 4'25, 44.000. O sea, que a pesetas actuales estamos hablando entre más gastos y menos ingresos de entre 84.000 y 111.000 millones de pesetas.

En cuanto al lucro cesante, señor Catalán, lo que la ley no dice es que haya que atenerse a otras cosas que no sean los beneficios de los cinco últimos años. La ley no dice que haya que atenerse a un plan de proyección de futuro, de viabilidad. La ley dice, y leo textualmente el artículo 148. 4, lo

siguiente: “En los supuestos de las letras b), c) y d) –que son las del rescate– la Administración indemnizará al contratista de los daños y perjuicios que se le irroguen, incluidos los beneficios futuros que deje de percibir, atendiendo a los resultados de explotación en el último quinquenio y a la pérdida de valor”. Atender, según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua, es tener en cuenta. Nuestro servicio jurídico siempre ha interpretado un informe amplio y hemos consultado con expertos juristas, a los que ha hecho referencia el señor Goikoetxea, efectivamente, no nos hemos limitado a dar nuestra opinión por no cerrarnos en nuestra casa, hemos consultado en torno a aspectos económicos y jurídicos con diversos profesionales de reconocido prestigio en el ámbito navarro y nacional.

En cuanto a la elaboración de la A-68, creo que ha dicho que hemos sido osados al entrar en la valoración, cuando la primera conclusión a la que hemos llegado es que era una carretera que no era competencia del Gobierno de Navarra o de la Comunidad Foral de Navarra. Efectivamente, ésa es la primera conclusión a la que llegamos, que la carretera no es competencia de la Comunidad Foral de Navarra. Pero en el sentido y en el enfoque que le hemos dado a todo el informe, al igual que no nos hemos parado cuando hemos visto que con la A-15 no había contrato, por lo que no era aplicable la Ley de contratos, y hemos seguido y hemos dado toda la información que nos requería el Parlamento sobre la valoración en caso de que hubiese rescate, en la petición del Parlamento también se hablaba de que cuantificásemos un posible rescate de la A-68 y por eso hemos tenido la osadía de dar dos cifras, según nuestro leal saber y entender, extrapolando, porque tampoco tenemos elementos de juicio. Hemos solicitado, no le quepa duda, información directamente a Autopista Vasco-Aragonesa a través de la Delegación del Gobierno, pero no se nos ha facilitado más que la que nosotros hemos podido recabar a través de obtener fotocopia de las cuentas anuales depositadas por Autopista Vasco-Aragonesa en el Registro Mercantil de Vizcaya, por nuestra propia iniciativa; nadie más nos ha facilitado información.

De esa información –todavía no está depositada la del año 99, por eso hablamos de los años 94 a 98, que es el último depositado–, hacemos nuestras proyecciones sobre los beneficios de los últimos cinco ejercicios.

En cuanto al entronque presupuestario y la viabilidad de Navarra, en este momento ni yo ni ninguno de los técnicos aquí presentes ni ninguno de los componentes de la Cámara de Comptos tenemos elementos de juicio para contestar a esta pregunta, porque depende, como ustedes pueden entender, de la voluntad política y de las intenciones de inversión y de gasto que tengan el Gobierno

de Navarra y el Parlamento de Navarra. Por las referencias que tengo yo como ciudadano y por el cargo que ocupo, en este momento estamos hablando del Canal de Navarra, de la autovía a Estella, del túnel de Ezkaba, ayer o antes de ayer leí en la prensa que hay una previsión de inversión pública en Sarriguren de 8.000 millones. Creo que no tenemos elementos de juicio para poder decirles a ustedes si con esto se pone o no en peligro la viabilidad económica de Navarra ni tampoco, como ha preguntado el señor Catalán, si con esto se pone en peligro el plan de convergencia de la Unión Europea, pues depende del resto de factores y de previsiones de inversión que tenga la Comunidad Foral.

Señor Lizarbe, creo que hemos hablado de lo que entendemos nosotros por lucro cesante. Nosotros entendemos lo que dice la ley, y no dice que además –insisto, además– se podrán tener en cuenta otras circunstancias, según un estudio de viabilidad o un estudio de un profesional efectuado al respecto.

En cuanto a su hipotético planteamiento de qué pasaría en un juzgado y de qué precio hablaría un juzgado, señor Lizarbe, yo no soy abogado, pero me ha tocado actuar mucho en este mundo profesional, y usted como abogado sabrá que suele decirse que más vale un mal arreglo que un buen pleito. ¿Qué diría el juez?, pues estoy como usted, no lo sé. ¿Podría decir que la ley dice esto y aplicar literalmente la ley? Una duda que tengo, que planteo, es qué diría el juez ante un acuerdo entre partes firmado por ambas administraciones y aprobado expresamente por el Gobierno de Navarra y la Administración del Estado, no sólo por las empresas, sino por las dos administraciones. ¿Qué diría un juez ante ese pacto expreso y concreto, firmado por ambas partes y aprobado por los respectivos gobiernos?

En este momento no le puedo decir, pues no lo hemos calculado porque no era objeto de la petición parlamentaria, cuál es el precio de Audenasa, pero en el mercado los profesionales expertos en valoración de empresas tienen unas fórmulas de valoración en las que seguramente el juez se apoyaría. También creo que el juez se apoyaría en una valoración de expertos independientes sobre el valor de Audenasa para una posible transacción, porque tenemos la media de los últimos cinco ejercicios, tenemos el estudio financiero de Audenasa a treinta años, pero lo que no tenemos, y es una parte importante que por mi experiencia hay que tener en cuenta en la elaboración de estudios de empresas, es lo que se llama valor sustancial de la empresa, es decir, qué es lo que vale en ese momento su inmovilizado material, según su estado de uso y conservación. ¿Vale 1.000 millones, como alguien ha dicho aquí? Pues seguramente sí o seguramente no, porque es una autopista de hace treinta años,

porque 1.000 millones se habla de autopistas futuras. Depende, eso, según su estado de uso y conservación, tendría que valorarlo un experto en obras públicas.

En cuanto a la viabilidad económica, le he contestado ya. Todo depende de las prioridades que haya, tanto por parte del Gobierno como de este Parlamento, sobre inversiones y gastos futuros.

Y en cuanto al cuadro 5B, que usted no entendía, creo que puede ser el último punto el que no entiende. El sobrante de liquidación de Audenasa es, efectivamente, lo que devolverían a la Hacienda Foral, una vez aportados los 50 o 60.000 millones, después de liquidar las deudas que tiene Audenasa en su pasivo. Es, en el supuesto de liberalización de la autopista y suponiendo también que se liquidase Audenasa, el sobrante de la liquidación de Audenasa. Supongo que me entiende. ¿Y por qué de 19 a 60.000? Pues dependiendo de esa horquilla que damos desde los 50.000 hasta los 130.000 millones de pesetas.

El señor Barrena ha preguntado sobre el riesgo de viabilidad en Navarra. Supongo que le he contestado.

El señor Nuin no ha hecho ninguna pregunta concreta.

Señor Goikoetxea, yo creo que la primera pregunta ha quedado contestada, concesión o no, rescate o no, creo que nuestra opinión es clara: no es aplicable la Ley de contratos, luego no tendría que ser operante el rescate, sino que habría que ir a la negociación, y todos sabemos que esto es sentarse a negociar y llegar a un precio razonable, que por lo menos yo entiendo que debería ser el precio de mercado de una empresa en rentabilidad, otra cosa es que luego, por cuestiones políticas o por otras motivaciones, haya otros precios que se puedan aplicar.

Nosotros no decimos en el informe que la prórroga del año 97 sea irregular, sino que el expediente está incompleto y podría ser objeto de una revisión de oficio por parte del Gobierno. Ahí queda el tema, parece que es un tema menor, no tiene demasiada trascendencia.

Señor Goikoetxea, el único estudio previo que tenemos, y hemos pedido a todos los departamentos del Gobierno que nos facilitasen toda la información que tenían, es una información del Departamento de Economía en la que recogen cómo han cuantificado ellos para llegar a los ochenta y tantos mil millones de lucro cesante más los cuarenta y tantos mil de inversión, los 130.000 que nosotros también recogemos en nuestro informe.

Ya le he dicho antes que hemos consultado en las dos vertientes, económica y jurídica, con diver-

sos juristas de prestigio tanto de la Comunidad Foral como de ámbito nacional.

No tenemos nada que objetar ni contradecir sobre las actualizaciones de balances de los años 79, 80 y 83, porque están acogidos a las leyes especiales de regularización de balances que se aprobaron en dichas fechas, y en toda normativa contable se dice que los valores del activo se considerarán el costo más las actualizaciones de balances debidamente autorizadas por ley.

En cuanto a las inversiones adicionales, recabamos esa información, pero creo que no nos ha sido facilitada por los departamentos del Gobierno o quizá no se lo hayan planteado.

Ha hecho otra pregunta, señor Goikoetxea, sobre la recuperación del 2015. Reitero e insisto que es voluntad entera y exclusiva del Estado. Nosotros en Navarra poco podremos hacer. Nos tienen que ofrecer este posible rescate, creo que dentro del mes anterior a la finalización del año 2014, para que entre en vigor en el año 2015.

Por toda la información que nosotros tenemos, la A-68 es la única carretera navarra que es competencia exclusiva del Estado, es carretera estatal. Entonces, sobre esa tesis hemos trabajado.

SR. PRESIDENTE (Sr. Cristóbal García): Muchas gracias, señor Muñoz. Como ya he señalado anteriormente, el Reglamento permite la realización de un segundo turno de cinco minutos si lo solicita algún portavoz. El señor Alli inicia este segundo turno.

SR. ALLI ARANGUREN: Gracias, señor Presidente. Una vez más, gracias por la claridad que ha puesto de relieve en la contestación. A juicio de la Cámara de Comptos no es aplicable la Ley de contratos, porque entiendo que consideran que en este momento no está vigente una concesión administrativa. Ha habido una novación, una anotación, como lo queramos llamar, han cambiado los sujetos y, por tanto, una de las partes ha cambiado la naturaleza y el régimen del contrato, aspecto, evidentemente, muy importante. En este sentido, realiza una remisión a la posibilidad de la negociación con el Estado.

Es cierto que ya ha habido un acuerdo, el de diciembre del 97, que es un compromiso de compra por parte del Gobierno de Navarra si Enausa decide la venta. Aquí, además, señala un precio: su nominal más la parte correspondiente de las reservas distribuibles, por tanto, ya tenemos cuantificado el valor. Se trataría, por tanto, en los mismos términos en que se pactó el acuerdo de diciembre del 97, de adelantarlo, de ponerlo, en vez de en manos del Gobierno del Estado a través de Enausa, del Gobierno de Navarra, o de llegar simplemente a un acuerdo, porque los términos de la negociación, en cuanto se refiere al objeto de la

compraventa y al valor, están ya establecidos, por lo tanto, los términos del contrato, los términos capitales están ya plenamente establecidos. En este caso, nos encontraríamos ante un valor real, espero que sea cierta la interpretación que hago, de entre 6.352 millones y 8.750 millones de pesetas, por tanto, muy por debajo de las otras cifras que estábamos viendo.

Por otra parte, respecto al alcance de los vicios a que se alude en la página 17, aunque no se mencionan preceptos quiero entender, y ya me lo aclararán, que cuando se dice que deben realizarse una serie de actuaciones, éstas obedecen a mandatos legales expresos para modificar el contrato, y que, por tanto, si se incumplen estos trámites estamos ante un vicio en el procedimiento, cuyo alcance de nulidad absoluta o de nulidad relativa dependerá de la trascendencia. Como no soy técnico, me gustaría saber el alcance, a juicio de la Cámara de Comptos, que en un expediente de modificación de un contrato tienen el informe de los servicios jurídicos del departamento y el informe de los servicios de intervención. A primera vista da la impresión de que son dos informes capitales: uno para decirnos el alcance y la viabilidad jurídica de la modificación que se pretende, y otro de la intervención económica, porque no basta con que haya un plan económico, es que la intervención tiene un alcance y nos tendrá que hablar de la viabilidad económica, de la viabilidad legal en el orden económico financiero de esa modificación.

Por tanto, si esto no existe, me da la impresión de que a la voluntad de la Administración que modifica el contrato le faltan elementos de juicio sustanciales, y podemos estar ante un vicio trascendental a la hora de adoptar el acuerdo. Por tanto, el alcance lo diría un tribunal, pero parece evidente que estamos ante un vicio de trascendencia, como dice en negrilla, incompleto, por carecer de alguno de los documentos exigidos por la legislación vigente. Me gustaría saber si la Cámara de Comptos, ya que su ámbito de fiscalización alcanza precisamente a estas dos materias, la jurídica y la económica financiera, considera que un expediente con estas omisiones realmente impide que la Administración pueda tener un recto juicio de la decisión que va a tomar.

Y la tercera cuestión que me gustaría plantear no es de la viabilidad, tal y como lo ha planteado el señor Lizarbe, pero se aproxima. Es decir, me gustaría saber si la Cámara tiene constancia, y nos lo confirma, de que el ejercicio del 99 se ha cerrado con un superávit de 20.000 millones de pesetas, que han ido a la caja y a depósitos, y si tiene constancia de que desde el año 97 al menos los ejercicios económicos se van cerrando con importantes depósitos en los cuales entra el dinero que está en caja y que tiene que atender al gasto ordinario,

pero también los superávits. Nos gustaría saber si son ciertos los datos que nosotros manejamos de que al 31 de diciembre de 1997 los depósitos, en principio produciendo ingresos financieros, aunque luego tienen oscilaciones porque hay que atender a gastos, fueron de en torno a 70.000 millones de pesetas, en el 98 de 75.000 millones y en el 99 de 77.000 millones de pesetas, porque estos datos nos sirven para saber cuál es la salud de la Hacienda Foral. Una hacienda que cierra un ejercicio con 20.000 millones de superávit y que al 31 de diciembre, después de pagar incluso la extraordinaria, es capaz de tener reservas, depósitos en cuentas bancarias que producen ingresos financieros del orden de 70.000, 75.000, 77.000 millones, es decir, que se van incrementando 5.000 millones del 97 al 98, luego un poco más modestos, sólo 2.000 millones, es una hacienda que realmente considera la Cámara de Comptos saneada. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Cristóbal García): Muchas gracias, señor Alli. Señor Catalán.

SR. CATALÁN HIGUERAS: Muchas gracias, señor Presidente. He de agradecer, en primer lugar, el reconocimiento que hacía en el informe escrito el propio Presidente de la Cámara de Comptos de las limitaciones que han tenido respecto a la normativa del rescate y del contrato de gestión de esta cuestión y también respecto a la falta de concreción de los términos legales reconocidos. Esto es lo que dice el informe y ha dicho clarísimamente el propio Presidente de la Cámara de Comptos: las limitaciones e inseguridad. Por lo tanto, hay que tener en cuenta que la intervención del señor Muñoz confirma, también, mi primera intervención, respecto a una serie de cuestiones que podrían ser interpretativas, como podía ser el seguro de cambio por amortizaciones, las reservas acumuladas o la tasa de actualización. Pero es que, además, el Presidente de la Cámara de Comptos hacía hincapié, incluso, en el tema del lucro cesante, y en esa línea, atendiendo a la interpretación que hacía la Cámara de Comptos sobre esta cuestión concreta, nuestro grupo, en nuestra primera intervención, ha planteado diferentes hipótesis que se podían dar con la interpretación que hacía el señor Muñoz y que en esa línea ponían en duda algunas cuestiones recogidas en el informe o, al menos, de sus consecuencias.

Respecto a la A-68, a la Autopista Vasco-Aragonesa, nosotros también hemos hecho una interpretación que encaja perfectamente en lo recogido en el informe de la Cámara de Comptos respecto a esta vía de comunicación en cuanto al hipotético, porque es imposible llevar a cabo, rescate de esta vía de comunicación. Hacíamos la cuenta de 800 a 1.000 millones de pesetas por kilómetro, y eso trasladado a la autopista de Navarra eran 102.000 millones de pesetas. Incluso esas limitaciones que

recogía el propio Presidente de la Cámara de Comptos no han sido contestadas respecto a una cuestión también fundamental, y es que en este momento hay un plan de convergencia económico firmado por el Ministerio de Economía y Hacienda que habla de una serie de cuestiones y limitaciones a la hora de endeudamiento o de emitir una posible deuda pública, etcétera. Por lo tanto, como muy bien recogía el Presidente de la Cámara de Comptos en su intervención, o se disminuyen los gastos en otras partidas o no se puede aplicar el gasto concreto del posible rescate o liberalización de esta autopista. Incluso, tampoco se nos ha contestado a cuál debía ser, por parte del Parlamento de Navarra y del Gobierno de Navarra, la técnica presupuestaria para hacer encaje presupuestario de estos gastos.

Hay otra cuestión. Siento que no esté el portavoz de Izquierda Unida, pero también debe constar en el Diario de Sesiones que hacía una referencia a las competencias de sanidad que se transfirieron en su día, pero, claro, esto es fruto de una negociación y lo que va a dejar de pagar el Estado lo tiene que recuperar el Gobierno de Navarra con el cupo económico. Otra cosa son los complementos y las homologaciones que tuvieron que establecerse en su día, pero lo que dejó de pagar el Gobierno del Estado se descontó del cupo, como suele ser práctica habitual en este tipo de negociaciones.

Además, hay un tema. Independientemente de la interpretación que se le pueda dar, porque sabemos que puede ser una cuestión polémica, los propios servicios de la Cámara en su informe, al que me refería anteriormente, siguen hablando de concesión, e incluso la propia empresa estatal tiene otra serie de concesiones en Galicia o en Asturias y también está optando como sociedad anónima a otras concesiones, como, por ejemplo, de la Comunidad Autónoma de Madrid, como si fuese una empresa privada más. Pero, como digo, ésta es una cuestión secundaria desde nuestro punto de vista que estoy seguro que generaría más de una tesis doctoral o más de un artículo en revistas jurídicas. Pero, aun en el hipotético caso de que esto fuera así, el propio Presidente de la Cámara de Comptos ha dejado muy claro que sólo cabría la negociación entre las administraciones. Entonces, habría que preguntarse: ¿qué sucede si las dos Administraciones no se ponen de acuerdo o si la parte de la empresa pública estatal, que tiene unos compromisos adquiridos, con los posibles beneficios que pueda obtener de esta autopista de Navarra, ahora que está dando beneficios, en otras Comunidades, como ha ocurrido, por ejemplo, en la Comunidad Autónoma Vasca con una titularidad de la autopista Bilbao-Behobia, que cuando pasa a titularidad de la Comunidad Autónoma Vasca las dos Diputaciones Forales, tanto la de Vizcaya como la de Gui-

púzcoa, van a destinar ese beneficio a construir otra autopista que enlace Eibar con Vitoria? Con esa línea ¿qué pasa si no hay un acuerdo entre las dos administraciones o, incluso, si la Administración del Estado se niega rotundamente a negociar esta cuestión?

Por ello, creo que hay que reconocer, como lo ha reconocido el Presidente de la Cámara de Comptos en sus dos intervenciones al contestar a una pregunta que le hacía el propio portavoz del Partido Socialista, las limitaciones y la inseguridad para concretar el coste real que en este momento debería pagar el Gobierno de Navarra en un hipotético caso de rescate de esta autopista. Lo que sí ha dejado muy claro el Presidente de la Cámara de Comptos es que las arcas forales dejarán de destinar 84.000 o 112.000 millones de pesetas en estos años para hacer frente a la liberalización del peaje de la autopista, y como saben sus señorías, no es prioridad del Gobierno de Unión del Pueblo Navarro destinar 84.000 o 112.000 millones de pesetas en los próximos años para una cuestión que, desde nuestro punto de vista, no es prioritaria para los navarros, más preocupados en otra serie de políticas como las de educación, vivienda, generación de empleo, construcción de centros de salud u otras vías de comunicación como el desdoblamiento de la Nacional 232, la autovía Pamplona-Estella, etcétera. Y, por lo tanto, agradecemos que las dos intervenciones del Presidente de la Cámara de Comptos hayan confirmado las hipótesis y las tesis que venía defendiendo nuestro grupo en esta cuestión.

SR. PRESIDENTE (Sr. Cristóbal García): Muchas gracias, señor Catalán. Señor Lizarbe, tiene la palabra.

SR. LIZARBE BAZTÁN: Muchas gracias, señor Presidente. Simplemente, quiero agradecer al Presidente de la Cámara de Comptos la contestación que ha dado, no solamente a las preguntas que yo le he formulado sino a las del conjunto de los portavoces Parlamentarios. En cualquier caso, como ha hecho algún otro portavoz, intervengo para, de alguna forma, reiterar lo dicho anteriormente, incluso para elevar a definitivas las conclusiones, como prácticamente ha hecho un portavoz que ahora no está, como si esto fuese un juicio.

Si las conclusiones del informe de la Cámara de Comptos son las que ha dicho el señor Catalán yo no he entendido nada de dicho informe, porque son justamente las contrarias. Lo cual, a la vez, supone que empezamos a escucharnos en esta Comunidad, porque lo que ha dicho el señor Catalán es justamente lo contrario de lo que dijo el señor Iribarren, que no dejó punto tranquilo del informe de la Cámara de Comptos. Entonces, el informe sigue siendo el mismo pero ya hay dos versiones: una, que dice que es un auténtico despropósito, no

recuerdo el término empleado por el señor Iribarren pero lo criticaba duramente y lo descalificaba desde su inicio, y otra, la del señor Catalán, en esa especie de defensa de todo tipo de causas, perdidas en razón pero ganadas siempre con el rodillo, al que nos tiene acostumbrados, dada la ausencia de otros que se dedican a construir no sé qué país. Por lo tanto, nos encontramos aquí con un auténtico dilema.

El informe sigue diciendo exactamente lo mismo y las conclusiones de ese informe son claras y, lógicamente, nosotros actuaremos en consecuencia con dichas conclusiones, manteniendo las iniciativas políticas que ya hemos manifestado. En todo caso, se introduce aquí un elemento muy interesante y es que si esta autopista va a ser gratis –vamos a suponer que lo va a ser porque ésa es la voluntad política y hay suficiente cobertura técnica para que esa voluntad política mayoritaria se manifieste en una decisión, sea vía negociación o sea vía rescate–, si finalmente el Gobierno del Partido Popular pretende financiar con los beneficios de esta autopista tramos de autopista, por ejemplo, en Madrid –se ha dicho aquí literalmente–, tendremos que tomar nota del asunto y considerar si nos vemos abocados a un pleito porque con los beneficios de nuestra autopista se va a financiar otro tramo de autopista. Entonces voy a lo que quería, si el Estado va a disponer de 115 kilómetros de autopista gratis en la comunicación Madrid-París, habrá que ir pensando –tal vez ya se haya pensado para alguna otra cosa, y no me refiero a los que no creen en Navarra como comunidad propia y diferenciada, acusación últimamente muy de moda que casi alcanza ya la generalidad– que algo, lógicamente, tendrá el Estado que decir, que hacer o que amorrar de la cantidad del montante que según el Convenio Económico Navarra tiene que pagar al Estado. Porque, si no, indudablemente, nos encontraremos con que los navarros estaremos dando un servicio de calidad y gratuito al resto de los ciudadanos españoles que van a transitar por esta autopista. Por lo tanto, que no nos vengan con cuentos los señores del Gobierno, que es lo que habitualmente hacen.

En cuanto al Plan de convergencia, también está claro y dependerá de cómo se hagan las cuentas globalmente, de cómo se articulen los ingresos y gastos, de cómo, incluso, si hubiera que pagar los 30.000 millones de pesetas, que es el resultado de dividir por dos 60.000, se articule la devolución de esas cantidades. Si el señor Catalán quiere aquí hacernos creer que, una vez que alguna iniciativa legislativa pueda triunfar en este Parlamento, si quiere hacernos creer que el Consejero de Economía de turno..., porque, claro, si sale esto aprobado éste tendrá que dimitir, porque es incapaz de hacerlo, me imagino que no será tan imprudente como

para consignar esos 30.000 millones en los presupuestos del ejercicio siguiente al que se apruebe determinada iniciativa legislativa, porque evidentemente hay otras fórmulas que tendrán que verse. Pero eso ya nos lo explicará el Gobierno cuando esté en la Comisión correspondiente para explicar este tipo de cosas, porque, lógicamente, el grupo que sostiene al Gobierno, fiel, como no podía ser de otra manera, a ese sostenimiento incluso en las cuestiones insostenibles, nos ha dado un avance de lo que probablemente será la rectificación del señor Iribarren, no sé si en esta Comisión o en la Comisión Especial de vías de alta capacidad, sobre las declaraciones que inicialmente hizo descalificando absolutamente un informe como el que aquí hoy se nos ha explicado y que no solamente es producto del trabajo de los servicios técnicos de la Cámara sino, según se nos dice, también de la aportación de otros profesionales del ámbito regional y del ámbito nacional.

De todas formas, por soliviantar ya totalmente a la parte contraria, porque esto, efectivamente, parece un auténtico juicio para conseguir lo imposible cuando ustedes saben que es posible, creo que aquí existen dos problemas que no se han expuesto hasta ahora. El primer problema es que el Gobierno del Partido Popular no piensa aceptar por las buenas que una autopista de peaje, en un territorio gobernado por uno de sus socios, en este caso UPN –aquí no hay Partido Popular, sería distinto si fuese Convergencia o el PNV–, pase de la noche a la mañana, de tener peaje a, simplemente, no tenerlo. Ése es el principal problema que existe. Y el segundo problema es que cuando determinados gobiernos de determinada ideología se dedican supuestamente a bajar los impuestos y no solamente no consiguen bajarlos sino que acaban teniendo problemas claros de cuadro de cuentas, qué mejor cuestión que echar la culpa de todo a una reivindicación popular y a una reivindicación política. Si no se cumplen los planes de convergencia presupuestaria en Navarra, será exclusivamente porque el Gobierno y el Consejero de Economía los habrá hecho mal, porque se habrán hecho mal los cierres correspondientes.

En cualquier caso, señor Alli, nosotros también estamos, efectivamente, detrás de esas informaciones, que con que solamente fueran ciertas la mitad de la mitad yo creo que ya el problema económico que dice el señor Catalán, simple y llanamente, no existiría, y como entre el blanco y el negro suele haber una gran tonalidad de grises, vamos a ver qué intensidad de gris acabamos descubriendo en este tema. Ésta va a ser la historia de nunca acabar. Esperemos que sea la autopista de nunca acabar pero la autopista de nunca acabar gratis, eso sí.

Al final, yo creo que hoy, de alguna manera, no en el foro que se pensaba pero sí, en todo caso, en

foro parlamentario, culmina una primera fase de actuación política del conjunto de los grupos parlamentarios de esta Cámara, donde va tomando cuerpo lo que es una reivindicación social que puede convertirse, al ser ya reivindicación política, en una realidad ciudadana y, desde luego, mi grupo piensa estar en esas. Aquí ha habido otro portavoz que ha dicho que era su postura histórica, pues la de los socialistas no. Nosotros podríamos haberlo impulsado en 1984 ya que estábamos gobernando en Navarra y en España, pero simplemente no era posible y por eso no lo hicimos y, por cierto, hoy gozamos del concurso de muchas otras fuerzas políticas que también vieron la necesidad. Nosotros cambiamos de opinión en un momento determinado, cuando entendimos que las cuentas salían, aunque no hicimos, evidentemente, el estudio en profundidad que ha realizado la Cámara de Comptos pero, lógicamente, hicimos nuestros estudios, nuestras cuentas, consultamos con los expertos que estaban a nuestro alcance y entendimos que era posible y, efectivamente, nos desviamos algo de las previsiones de la Cámara de Comptos, pero, lógicamente, esas previsiones son perfectamente asumibles para convertir lo que parecía imposible en posible. Y entonces conseguiremos que un error de la derecha predemocrática, un error persistente de la derecha ya democrática al final sea resuelto por el conjunto de las fuerzas políticas de este Parlamento que, por otra parte, son mayoría, porque cuando dos no quieren entenderse en un tema, necesariamente habrá que recurrir, simple y llanamente, a la fuerza de la mayoría aritmética, que, habrá que recordar, es una muy concreta y determinada. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Cristóbal García): Muchas gracias, señor Lizarbe. Señor Goikoetxea, tiene la palabra.

SR. GOIKOETXEA ASKORBE: Muchas gracias, señor Presidente. Agradezco a los representantes de la Cámara de Comptos sus contestaciones y su esfuerzo por hacernos comprensibles sus criterios y sus argumentos.

En primer lugar, cuando me refería a la activación de balance no me refería a su legalidad, sino a si conocíamos qué objetivo social había en aquel momento en el Consejo de Administración cuando nos llegó a solicitar esa actualización de balance, si había algún argumento o cuestión específica. En todo caso, quiero manifestar, ya que antes no lo he hecho y además lo dicen ustedes en su informe, la propia Enausa no ha solido contabilizar esa activación de balances cuando ha ido a negociar con terceros, con lo cual yo creo que con el Gobierno de Navarra tendría que tener, cuando menos, la misma actitud. Y en ese sentido estoy bastante de acuerdo con la fórmula del señor Alli, porque las fórmulas para determinar la valoración de la

sociedad pueden ser muchas, podríamos hacer un per o un per quince, eso sería un percance, o podríamos hacer cualquier otra cosa, pero yo creo que es una fórmula bastante racional y son unas cifras bastante racionales.

En todo caso, lo que queda claro es que el compromiso que pueda traer al resto de los Presupuestos de Navarra y al Plan de convergencia, etcétera, el rescate o la recuperación o la liberalización de peaje –llámenle como quieran– de la A-15 va a estar muy en función de la voluntad política que tengan el PP y UPN. Es decir, si llegan a un acuerdo barato no tendremos ningún problema, ni de tipo presupuestario ni de limitación del resto de servicios ni nada de nada, y si no llegan a un acuerdo barato, Navarra lo que tendrá, como ya se ha dicho aquí, es una fuga de recursos fuera de Navarra. No creo que nadie en este momento esté dispuesto a apoyar dicha fuga de recursos si ésta se debe a una situación tan injusta como la de esta autopista, que desde su inicio se hizo sin pies ni cabeza y que, desde luego, si se sigue gestionando así, se va a hacer sin pies ni cabeza y sin voluntad popular, ni cuando se hizo ni en democracia. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Cristóbal García): Muchas gracias, señor Goikoetxea. Finalizado el turno de los portavoces el señor Muñoz o el resto de su equipo pueden hacer uso de la palabra para satisfacer las informaciones solicitadas por los distintos portavoces.

SR. PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE COMPTOS (Sr. Muñoz Garde): Señor Alli, el tema legal se lo va a contestar luego el Secretario General, don Luis Ordoqui; él le va a contestar con más precisión a los temas legales que ha apuntado. Sólo quisiera que quedase claro, porque también lo he apuntado previamente a esto, que la banda 6.000-8.000 es calculada trayendo a valores actuales los 16.000 del año 2015. Que no quede la duda de que hoy podemos ir y comprarle. No, hoy podemos ir y comprarle si quiere, pero yo creo que si se quiere ir y comprarle hoy, seguramente dirá que se le dé por lo menos el capital, no lo sé. Ése es el valor que hemos presentado a 2015, por ser coherentes con el informe ya que todas las cifras que barajamos son traídas a pesetas constantes con la tasa de actualización o de descuento, por eso también lo hemos presentado de esa manera. El señor Luis Ordoqui, si el Presidente le da la palabra, le va a contestar a todo el tema del procedimiento.

SR. PRESIDENTE (Sr. Cristóbal García): Muchas gracias. Señor Ordoqui, cuando lo desee, puede intervenir.

SR. SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA DE COMPTOS (Sr. Ordoqui Urdaci): Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días. En

relación con la pregunta que formulaba el señor Alli sobre qué alcance tienen los vicios procedimentales en el expediente de modificación del contrato, entre comillas, de concesión del que estamos hablando, el señor Alli sabe que en Derecho administrativo hay una serie de supuestos tasados de nulidad absoluta, de nulidad radical. Los que hacen referencia a defectos formales o procedimentales exigen la ausencia prácticamente total y absoluta de procedimiento, por tanto, a mi juicio, creo que no estaríamos en un supuesto de nulidad radical, precisamente porque no se da una ausencia total y absoluta de procedimiento, existen una serie de documentos que forman parte de ese procedimiento y lo que sí se aprecia es la ausencia de dos informes concretos. Estaríamos, por tanto, en un posible supuesto de anulabilidad o de mera irregularidad. Los tribunales o jurisprudencia consultada entienden que los defectos de forma sólo dan lugar a la anulabilidad o a la nulidad del acto en aquellos casos en que de haber existido esos documentos o esos trámites el acto final hubiese podido cambiar o ser distinto. Aquí siempre tendremos esa duda: de haber existido los informes jurídicos de la intervención, ¿el acto final hubiese sido diferente? En esos casos los tribunales entienden que sí sería nulo o anulable y en otros casos lo dejan en la mera irregularidad. En un caso como éste es dudoso, yo creo que no es la Cámara de Comptos la competente para calificar si es anulable o si es un supuesto de mera irregularidad; hay instancias más competentes que nosotros. De todas formas, lo que sí es complicado es el procedimiento para ello, porque habiendo transcurrido tres años desde el año 97, la única vía que habría es que el Gobierno de Navarra declarase lesivo el acto y lo impugnase a continuación ante los tribunales contenciosos, cuestión harto difícil porque aquel acuerdo se fundamentaba en un pacto entre dos administraciones, lo validó el Gobierno de Navarra, entonces que ahora lo declare lesivo y que lo impugne no parece muy razonable. De todas formas, lo que sí quiero decir es que todo esto está en el contexto de aplicar la Ley de contratos. Quizá esta actuación demuestra también que en esta modificación no se ha aplicado estrictamente la Ley de contratos y se ha tramitado como una modificación contractual. Aquí, dos administraciones se pusieron de acuerdo en una rebaja de tarifas y en una prórroga hasta el 2030 y así se actuó, no nos encontramos propiamente con un expediente administrativo, con los

requisitos que tiene que haber. Quizá esto demuestra también que el propio Gobierno, aunque habla formalmente de concesión, no está aplicando la legislación de concesión. Nada más por mi parte.

SR. PRESIDENTE (Sr. Cristóbal García): Muchas gracias, señor Ordoqui. Señor Muñoz, puede continuar.

SR. PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE COMPTOS (Sr. Muñoz Garde): Terminando con el planteamiento del señor Alli sobre los superávits y sobre los saldos en tesorería, no tenemos constancia todavía del cierre del 99 porque, a pesar de que hemos iniciado los trabajos de auditoría del ejercicio del 99, no está el balance cerrado en este momento y no sabemos exactamente cuál es el superávit. Es la primera vez que oigo que sean 20.000 millones, no lo había oído ni lo había leído.

En cuanto a los remanentes en tesorería, efectivamente son saldos en bancos de 70, 75, 77, han ido incrementándose paulatinamente en los últimos años. ¿Esto nos indica que tenemos capacidad financiera para asumir todo esto? Yo recuerdo, y ya lo hemos comentado en las comparencias que he tenido en los dos años que llevo al frente de la Cámara de Comptos sobre el informe de cuentas generales, que tenemos un tremendo interrogante sobre los Montepíos de los funcionarios ¿cuánto vale eso? Usted ha sido Presidente y creo que se ha hecho alguna valoración, y ahí hay un agujero muy importante que cubrir por parte de la Comunidad Foral con el Montepío de los funcionarios. Se habla de decenas de miles de millones. Y sobre el resto de tesorería vuelvo a lo que he dicho antes, depende de las prioridades de inversión, de gasto, que tenga la Comunidad Foral y que este Parlamento apruebe y el Gobierno decida.

Sobre el Plan de convergencia no le puedo contestar porque no tenemos información fiable en la Cámara de Comptos para poder determinar si incumplimos con esto, si nos salimos o no o si dejamos o no dejamos de estar fuera del Plan de convergencia.

SR. PRESIDENTE (Sr. Cristóbal García): Muchas gracias, señor Muñoz. Se da por finalizada su intervención. Daremos por finalizada también la sesión de la Comisión de Hacienda y, por tanto, se levanta la sesión.

(SE LEVANTA LA SESION A LAS 13 HORAS Y 40 MINUTOS.)