



DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE NAVARRA

V Legislatura

Pamplona, 22 de noviembre de 2000

NÚM. 8

COMISIÓN DE ECONOMÍA, HACIENDA Y PRESUPUESTOS

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JUAN GONZÁLEZ MATEO

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 22 DE NOVIEMBRE DE 2000

ORDEN DEL DÍA

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de los Consejeros de Economía y Hacienda y de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la construcción y financiación de la [autovía Pamplona-Logroño](#).
- Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a elaborar un [marco de referencia](#) referido a los diferentes supuestos de empresas públicas, organismos autónomos y otros entes dependientes del Gobierno de Navarra, presentada por el G.P. Convergencia de Demócratas de Navarra.

SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 35 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de los Consejeros de Economía y Hacienda y de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la construcción y financiación de la autovía Pamplona-Logroño (Pág. 2).

Abre la sesión el Presidente en funciones, señor González Mateo, y cede la palabra a los representantes de los grupos parlamentarios que han solicitado la comparecencia, señores Alli Aranguren (G.P. Convergencia de Demócratas de Navarra) y Cristóbal García (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra), a quienes responden los Consejeros de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señor Palacios Zuasti, y de Economía y Hacienda, señor Iribarren Fentanes (Pág. 2).

En el primer turno de intervenciones toman la palabra los señores Alli Aranguren, Cristóbal García, Catalán Higuera (G.P. Unión del Pueblo Navarro), Nuin Moreno (G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua) y Aierdi Fernández de Barrena (G.P. Eusko Alkartasuna/Eusko Alderdi Jeltzalea-Partido Nacionalista Vasco), a quienes responden conjuntamente los Consejeros de Obras Públicas, Transportes y

Comunicaciones y de Economía y Hacienda (Pág. 8).

En el segundo turno intervienen los señores Alli Aranguren, Catalán Higuera y Nuin Moreno, y les responde el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones (Pág. 19).

Se suspende la sesión a las 18 horas y 50 minutos.

Se reanuda la sesión a las 18 horas y 55 minutos.

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a elaborar un marco de referencia referido a los diferentes supuestos de empresas públicas, organismos autónomos y otros entes dependientes del Gobierno de Navarra, presentada por el G.P. Convergencia de Demócratas de Navarra (Pág. 25).

Para la defensa de la moción toma la palabra el señor Alli Aranguren. En el turno a favor intervienen los señores Cristóbal García, Barrena Arza (G.P. Euskal Herritarrok), Nuin Moreno y Aierdi Fernández de Barrena. En el turno en contra toma la palabra el señor Catalán Higuera. Réplica del señor Alli Aranguren (Pág. 25).

Se votan los puntos primero y segundo de la moción y se aprueba por unanimidad (Pág. 26).

Se vota el tercer punto de la moción y se aprueba por 7 votos a favor y 6 en contra (Pág. 27).

Se levanta la sesión a las 19 horas y 5 minutos.

(COMIENZA LA SESION A LAS 16 HORAS Y 35 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de los Consejeros de Economía y Hacienda y de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la construcción y financiación de la autovía Pamplona-Logroño.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): *Buenas tardes, señorías. Damos comienzo a la Comisión de Economía, Hacienda y Presupuestos. El primer punto del orden del día es la comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de los Consejeros de Economía y Hacienda y de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la construcción y financiación de la autovía Pamplona-Logroño. Damos la bienvenida a los Consejeros, señores Palacios e Iribarren. Vamos a dar la palabra a los portavoces del Partido Socialista y de Convergencia de Demócratas de Navarra. Señor Cristóbal.*

SR. CRISTÓBAL GARCÍA: *Una cuestión de orden. Creo que dadas las fechas de presentación, le corresponde al señor Alli abrir este turno de intervenciones, pero si usted me da la palabra, yo gustoso.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): *Muchas gracias, señor Cristóbal. Efectivamente, por orden de entrada en el registro del Parlamento, tiene la palabra el señor Alli.*

SR. ALLI ARANGUREN: *Muchas gracias, señor Presidente. Como estamos en una cámara legislativa le recordaré un brocardo jurídico que dice que el primero en el tiempo tiene mejor derecho, aunque sólo sea en el orden de la intervención. Efectivamente, el primer documento de comparecencia, en este caso referido al Consejero de Economía y Hacienda, lo presentó nuestro grupo el día 11 de septiembre y el grupo socialista presentó la petición de comparecencia de ambos Consejeros, Economía y Hacienda y Obras Públicas, el día 15. Ésa es la razón de que luego en la Mesa y Junta de Portavoces, de acuerdo ambos grupos, decidiése -*

mos que fuese en una única sesión y de la Comisión de Economía y Hacienda.

Como se explica tanto en el escrito que presenta nuestro grupo como con mucho más detalle en el del grupo socialista, se trata de que los Consejeros nos expliquen las diferentes posibilidades de financiación que está barajando el Gobierno de Navarra para ejecutar la autovía Pamplona-Logroño. Y como el grupo socialista detalla mucho más las intervenciones diferentes que tuvieron lugar por parte de ambos Consejeros, me remito en este sentido también a lo que diga el portavoz del grupo socialista, de modo que ambas peticiones justifican sobradamente esta comparecencia para que el Parlamento de Navarra se entere de lo que piensa el Gobierno de Navarra sobre la ejecución de la autovía Pamplona-Logroño y cómo financiarla. No a través de los medios de comunicación, sino en una comparecencia ante la Cámara que quizá sea el mejor camino para que el Legislativo sea el que primero lo conozca, aunque todos somos conscientes de que tiene más trascendencia hacerlo a través de un determinado medio de comunicación que ante el Parlamento de Navarra. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): Muchas gracias, señor Alli. El señor Cristóbal tiene la palabra.

SR. CRISTÓBAL GARCÍA: Muchas gracias, señor Presidente. Como ha dicho el señor Alli, y ha dicho bien, como siempre, entre ambos documentos de petición median tres o cuatro días, que se justifican porque durante esos días y esa semana hubo una serie de declaraciones por parte de distintos miembros del Gobierno, incluso por parte del Presidente del Gobierno, que a nuestro grupo le parecieron contradictorias respecto a esta cuestión. Nos pareció interesante completar la petición que había hecho el grupo del CDN con la comparecencia del Consejero de Economía y Hacienda, que también dio su opinión sobre esta cuestión y fue una opinión no totalmente coincidente con la que dieron otros miembros del Gobierno.

Si ustedes recuerdan, en aquel momento de este largo debate, porque aunque el señor Alli siempre habla bien, y así lo he dicho, en teoría tantos meses después no se debiera justificar esta comparecencia, porque, en teoría, debería ser algo ya aclarado y solucionado y debiera ser innecesaria esta comparecencia, sin embargo, no lo es.

Por recordar a sus señorías parte de ese proceso, por lo menos mi versión del mismo, que tampoco aspiro a estar en posesión de la verdad, el primer debate que se provocó en torno a la autovía no se sabe muy bien si Pamplona-Logroño o Pamplona-Estella o Pamplona-Estella-Logroño fue su relación con el peaje de la A-15.

En un primer momento se dijo que si desaparecía el peaje de la A-15, se dijo, se sugirió o se entendió por lo menos por nuestro grupo, no se podrían realizar las obras de la autovía Pamplona-Estella. Se relacionaron ambas cuestiones.

En un segundo momento aparecieron en la prensa otras posibilidades, que se llamaban peaje en sombra, etcétera, con lo cual, hemos oído distintas versiones. Lo que mi grupo pretende con la sesión de hoy es que, en la medida que el Gobierno lo tenga claro y quiera, nos lo aclare ante la Comisión. Insisto en que esto debería estar ya superado y solucionado y deberíamos saber cuál es el estado de la cuestión, sobre todo cuando ya se ha presentado un proyecto de Presupuestos a esta Cámara en el que, curiosamente, existe una partida de 2.000 millones para obras de la autovía Pamplona-Estella. Y digo curiosamente porque así como existe la partida, si van ustedes a la descripción de programas no se cita en absoluto y si van a la memoria, dice simplemente: 3 –en la página 185, si leo bien– Pamplona-Logroño, se han presupuestado 2.000 millones para el inicio de las obras de esta vía de gran capacidad. Es partida nueva este ejercicio presupuestario.

Yo creo que esto todavía puede añadir algún elemento de confusión más respecto a cuál es la postura del Gobierno en la cuestión de fondo, que es cómo se va a financiar esta autovía o cuál es la intención del Gobierno respecto a la financiación de esta autovía. Siento haberme extendido demasiado, porque creo que, sin que hubiera dicho nada, todo lo que he dicho estaba claro para sus señorías, pero simplemente sirva para refrescar la memoria de algunos por si les era necesario. Nada más.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): Muchas gracias, señor Cristóbal. El señor Palacios tiene la palabra.

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): Muchas gracias, señor Presidente. Señoras y señores Parlamentario, mis primeras palabras esta tarde en esta Comisión de Economía y Hacienda tienen que ser de recuerdo hacia la persona de don Ernest Lluch, catedrático de economía, político, ex ministro de Sanidad, hombre diligente y buscador de la paz, que hace menos de veinticuatro horas ha sido asesinado en Barcelona. Llevamos ya muchos años con este goteo permanente de muertos, heridos y daños materiales que tanto dolor y sufrimiento ha llevado y sigue llevando a tantas familias rotas.

En estos momentos de tristeza tenemos que condenar este nuevo crimen y nos tenemos que solidarizar con su familia y con el Partido Socialista, al que pertenecía. Hoy, todos los hombres y mujeres de

bien de este país nos consideramos socialistas y con ellos lloramos y estamos de luto. De todas formas, además de rezar por él, el mejor homenaje que podemos hacer a Ernest Lluch en este momento es seguir trabajando, porque una banda de asesinos no va a cambiar nuestras agendas. Descanse en paz Ernest Lluch y que Dios le tenga en su gloria.

Y ya, entrando en lo que es el orden del día de esta sesión, comparecemos en esta Comisión para informar de las previsiones de los departamentos de los que somos titulares para la construcción y financiación de la autovía Pamplona-Logroño, tal y como decía el grupo solicitante de la comparencia en su escrito.

En primer lugar, en mi condición de Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, expondré la situación en que se encuentra este proyecto, y después será el Consejero de Economía y Hacienda quien pasará a informarles de todo lo relativo a la financiación.

Como conocen sus señorías, el 2 de diciembre de 1997, la Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras de este Parlamento aprobó, con el voto favorable de los grupos parlamentarios de UPN, SPN, CDN y EA y la abstención de los de IU y HB, por lo que no tuvo ningún voto en contra, el primer Plan director de carreteras de Navarra para los años 1998-2005, en el que se definía cómo debe ser la actual red de carreteras en el año 2005.

Como conocen ustedes, ese plan es un documento muy detallado en cuanto a sus actuaciones, por tanto, y a pesar del volumen de inversión, que es de 133.000 millones de pesetas en los años de su vigencia, tiene un escaso margen de maniobra.

En él, para el eje de la N-111, es decir, para la Pamplona-Logroño, se contemplan las siguientes actuaciones. Dentro del capítulo de "Autovías y duplicaciones de calzada" están los accesos a Cizur Mayor, con 1.000 millones de pesetas en el primer cuatrienio; y el desdoblamiento de Cizur-Astráin, con 2.000 millones de pesetas, en el segundo cuatrienio. Y después, dentro del capítulo de "Red interés general Pamplona-Logroño", hay 2.000 millones de pesetas para el tramo Estella-Los Arcos, dentro del segundo cuatrienio. Por lo que en total en el Plan director de carreteras se contemplan tan sólo 5.000 millones de pesetas para el eje Pamplona-Logroño.

Como les digo, ese plan es muy detallado y, a no ser que se le inyecte más dinero de los Presupuestos, que supongo que se tendría que detraer de otras necesidades sociales que pueden ser prioritarias, o se dejen de hacer unas obras de las que ya están planificadas, es difícil introducir en él otras nuevas. Y con él, como les digo, se define lo que será la actual red de carreteras en el año 2005, es decir, mejorar y conservar lo que ya existe.

Pero Navarra, al igual que el resto de España, no sólo tiene que conservar y mejorar su actual red de carreteras sino que, además, en los próximos diez años tiene el reto de culminar su red de vías de gran capacidad, de forma tal que cuando finalice la primera década del siglo XXI cuente con una comunicación por autovía o autopistas con todos los territorios y capitales de provincia limítrofes.

Por esa razón, desde el Gobierno de Navarra, una vez que se aprobó ese primer Plan de carreteras, pasamos a definir el esquema de los ejes estratégicos, que es el que debe dotar a nuestra Comunidad Foral de una red de comunicaciones terrestres de primer orden que sirva para estructurar la totalidad del territorio navarro, de forma tal que todas sus zonas geográficas cuenten con una importante vía de comunicación que les facilite de forma definitiva unas buenas comunicaciones y sirva de soporte para el mantenimiento de la actividad económica y social en toda la geografía navarra, sin dejar ninguna zona de sombra reducida al anonimato. Con ese esquema de ejes estratégicos lo que queremos es que todos los municipios de Navarra estén a menos de veinte o veinticinco kilómetros de una vía de gran capacidad.

Porque creo que no les descubro nada si les digo que la construcción de vías de gran capacidad está muy ligada con el desarrollo económico de las zonas donde se ubican. Así, según un reciente estudio realizado por la Asociación de la Carretera, el PIB de las regiones, de las zonas que cuentan con vías de gran capacidad crece más que el de las que no las tienen. Porque contar con una red de comunicaciones terrestres de primer orden, es decir, que sea moderna, segura y competitiva es vital, favorece las comunicaciones del conjunto de la población y permite a las empresas poder elegir su emplazamiento, a la vez que potencia el sector servicios, en especial en todo lo relacionado con el turismo.

Como saben ustedes, esos ejes estratégicos son: el Pamplona-Logroño, el Pamplona-Huesca-Medieterráneo, el Navarra-Francia y el Tudela-Medina-celi, junto con la autopista A-15 y las autovías del Norte y de la Barranca ya existentes.

Y de esos cuatro ejes estratégicos que hay que construir en esta próxima década para culminar la red de vías de gran capacidad, entendemos que el prioritario es el de la autovía Pamplona-Logroño, no Pamplona-Estella. Y las razones por las que hemos llegado a esa conclusión son las siguientes. Porque es la vía de conexión directa con La Rioja, y la vía de comunicación entre su capital, Logroño, con Pamplona. Porque es la vía de conexión de Navarra con la zona norte del Valle del Ebro, que se considera una de las regiones de mayor potencial económico de la Península Ibérica. Porque es una zona de Navarra en la que se asientan núcleos de población importantes como Los Arcos, Estella

y *Puente La Reina*, y, sobre todo, es el eje que vertebraba toda la comarca de Tierra Estella, también Viana. Y porque este eje debe servir para potenciar el desarrollo económico de esa zona de Navarra que, a pesar de su excelente situación geográfica y sus características territoriales, viene sufriendo un prolongado estancamiento.

Por esa razón, una vez que se aprobó el Plan director de carreteras de Navarra, encargamos un plan director específico para ese eje Pamplona-Logroño que tenía que servir para analizar en su conjunto este importante eje viario. Este plan se concluyó en el mes de febrero de 1999.

¿Cuál es la situación de los proyectos de la autovía Pamplona-Logroño? Voy a pasar a exponerles cómo se encuentra cada uno de ellos. La fase primera, Pamplona-Estella, se sacó a información pública para la selección de alternativas del trazado, y esto se inició en el mes de junio de 1999, y se aprobó, previó consenso con las entidades locales afectadas, el 14 de diciembre de 1999

El PSIS de la primera fase, Pamplona-Estella, se aprobó el 16 de octubre de este año 2000.

La declaración de impacto ambiental se aprobó también el 30 de ese mismo mes de octubre.

El proyecto del paso de la urbanización Cizur está previsto que se apruebe definitivamente el próximo día 10 diciembre y tiene un presupuesto de 2.020 millones de pesetas.

La aprobación definitiva del proyecto de la variante de Puente la Reina, es decir, de la autovía y el puente que hay que construir, se realizó el 8 de noviembre, y tiene un presupuesto de 5.145 millones.

Está previsto que la aprobación inicial del proyecto Cizur Mayor-Puente la Reina, incluido el túnel de El Perdón se realice en el mes de enero del año próximo, y el avance del presupuesto en estos momentos es de 13.400 millones.

Y la contratación del proyecto Puente la Reina-Estella está previsto realizarla en el mes de enero del año próximo, y se prevé realizar la aprobación inicial en octubre de ese mismo año, y tiene un avance de presupuesto de 7.600 millones de pesetas.

Por lo tanto, el total de presupuesto de construcción de la primera fase Pamplona-Estella es de 28.165 millones de pesetas.

En relación con la segunda fase, Estella-Logroño, está pendiente de iniciarse el conjunto de su tramitación, cuyos pasos serán similares al de la fase primera, Pamplona-Estella, y se comenzará una vez que se adopte la decisión sobre la ejecución de la primera fase. El presupuesto estimado de esa segunda fase asciende a 18.100 millones de pesetas.

Por lo que el presupuesto total estimado para la autovía Pamplona-Logroño es de 46.265 millones, y es una obra que, como les decía antes, queremos que esté ejecutada cuanto antes y que se acabe en la primera década del siglo XXI. Les recuerdo lo que les decía, que en el primer plan director de carreteras para este eje había sólo 5.000 millones.

Sistema de contratación de la autovía Pamplona-Logroño para la fase primera, es decir, Pamplona-Estella. Debido a las limitaciones presupuestarias y de endeudamiento, de las que después les hablará el Consejero de Economía y Hacienda, se puede basar en dos fórmulas: contratación de las obras por tramos, es decir, siguiendo el método tradicional, con cargo a los Presupuestos anuales; o contratación de las obras en su conjunto acudiendo a la financiación privada, mediante un contrato de concesión bajo la modalidad, puede ser, de "peaje sombra".

Antes de entrar en consideraciones económicas, de gestión y de estrategia para Navarra, estimo que debo señalar un punto que es importante: que la fase primera de la autovía Pamplona-Logroño –tramo Pamplona-Estella– nace con un valor añadido de primer orden, como es el consenso y apoyo social que existe para su inmediata construcción. Como saben ustedes, la totalidad de los ayuntamientos implicados por donde tiene que pasar este tramo firmaron el pasado 14 de diciembre de 1999 una declaración institucional conjunta con el Gobierno de Navarra en apoyo de esa iniciativa.

En el caso de que la contratación de las obras se haga por el método tradicional, es decir, que su gasto sea con cargo a los Presupuestos de Navarra, supondría destinar a su construcción entre 2.000 y 3.000 millones de pesetas al año, con lo que el plazo de construcción, sólo para la fase primera, Pamplona-Estella, sería de diez a quince años.

En el supuesto de optar por la otra fórmula, es decir, por la financiación privada, estaríamos ante una situación concesional, donde el adjudicatario debería construir la totalidad de la fase primera, Pamplona-Estella, en un plazo máximo de cuatro años, movilizándolo un volumen de inversión pública en Navarra equivalente a 7.500 millones/año.

Y esta fórmula tendría la gran ventaja de no tener que presupuestar dentro de los Presupuestos de Navarra ninguna aportación económica hasta el año 2004-2005, momento de entrada en servicio de esa primera fase de la autovía en su conjunto.

A partir del año 2005 la aportación económica al concesionario, desde los Presupuestos de Navarra, sería de 2.000 millones-año, cantidad plenamente asumible y cabalmente razonable si se tiene en cuenta que el adjudicatario deberá, además, encargarse de la conservación de dicha vía de gran

capacidad, lo cual supone varios cientos de millones de pesetas.

Si se recurre a la primera fórmula que les he citado, es decir, al presupuesto ordinario, además del notable retraso en su construcción, hay un problema estratégico de primer orden, como es el importantísimo lastre que supondrá para poder acometer el resto de vías de gran capacidad de Navarra; es decir, la segunda fase de la Pamplona-Logroño –tramo Estella-Logroño–, que tiene un presupuesto, como les he dicho, de casi 20.000 millones, la autovía Pamplona-Huesca, cuyo tramo navarro son 35.000 millones aproximadamente, y la autovía Navarra-Francia, unos 60.000 millones de pesetas.

Y, como les indicaba al principio, todo el conjunto de estas vías de gran capacidad de Navarra debería estar construido y en servicio para el año 2010, que es el año en el que se concluirá el Plan de infraestructuras del Ministerio de Fomento, así como el resto de iniciativas similares en nuestros territorios vecinos, como son: la autovía Sagunto-Zaragoza-Somport, la autopista de peaje Vitoria-Eibar, que, como saben, es una alternativa a la N-I, y el tercer carril de la autopista A-8 por Behobia.

Porque, si Navarra no es capaz de llevar adelante estos proyectos y obras, se verá definitivamente descolgada de la red de comunicaciones nacionales y europeas de gran capacidad.

Éstas son las razones por las que desde el Gobierno entendemos que para poder ejecutar esta obra de una forma rápida, como nos lo demanda la sociedad –hay una reciente encuesta realizada por ASETA que da como resultado que la mayoría de los encuestados prefieren la construcción hoy de las vías de gran capacidad, acudiendo a la financiación privada, antes que esperar un sinnúmero de años a que la Administración pueda construirlas con cargo a los Presupuestos–. Por eso, debemos recurrir a una fórmula de contratación de la obra en su conjunto mediante alguna de las fórmulas que existen de financiación privada, de las que les hablaré con más propiedad el Consejero de Economía y Hacienda.

El Gobierno, el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, tiene todo preparado para poder realizar la contratación del paquete, es decir, desde Cizur hasta Estella, a partir del año 2001. El dilema es, o lo hacemos en cuatro años como lo pide la sociedad navarra, acudiendo a la financiación privada o lo hacemos en diez-quince, mediante la fórmula tradicional.

Este Gobierno, desde el primer momento, desde mi primera comparecencia ante la Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras al inicio de esta V legislatura, el 30 de septiembre de 1999, apuesta por la primera de las fórmulas pues, como dije

entonces, y me remito al Diario de Sesiones de esa Comisión: “La fase primera I –Pamplona-Estella– de la autovía Pamplona-Logroño podrá estar finalizada en un plazo de cuatro años, si se arbitran las medidas económicas correspondientes”.

Si lo hacemos según esta segunda modalidad, es decir, si lo hacemos por el procedimiento tradicional, creo que no se podrá realizar, y ni tan siquiera plantear, ese plan general de infraestructuras que este Parlamento de Navarra acordó que se realizara hace unos meses. Nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): Muchas gracias, señor Palacios. El señor Iribarren tiene la palabra.

SR. CONSEJERO DE ECONOMÍA Y HACIENDA (Sr. Iribarren Fentanes): Muchas gracias. Buenas tardes. En primer lugar, quiero hacerles una matización en el sentido de que se ha hablado mucho de fórmulas públicas o fórmulas privadas de financiación. Yo creo que nos encontramos siempre ante lo mismo. Todas las fórmulas que hasta ahora se han empleado han sido fórmulas privadas. Hasta ahora, siempre se ha ido a una financiación soportada fundamentalmente por los bancos. De lo que se ha venido hablando en estos días ha sido de si son bancos o constructoras los que van a tener que soportar la financiación, pero hasta ahora siempre ha sido financiación privada.

Creo que el debate está en si las fórmulas tienen que ser presupuestarias o extrapresupuestarias, pero no si son públicas o privadas; son siempre privadas. Siempre tenemos que acudir a la deuda y, por tanto, lo que los bancos tienen son títulos de renta fija o títulos de renta variable, pero nada más. Tienen deuda o tienen acciones, pero nada más.

Como ha comentado el Consejero de Obras Públicas, el Gobierno de Navarra apuesta por el equilibrio territorial y, dentro de ese epígrafe, las infraestructuras, sin duda, cobran una especial importancia. Efectivamente, consideramos que era prioritario poder abordar la vía de gran capacidad Estella-Logroño de una forma inmediata y, fundamentalmente, de una forma urgente; se comentó en el Gobierno.

Y ante eso, yo diría que hay cuatro fórmulas de financiación o, por lo menos, el Gobierno ha analizado o ha iniciado los estudios de cuatro formas de financiación. Una la conocen perfectamente, es el Presupuesto, la fórmula presupuestaria ordinaria, por la cual, a lo largo de varios años se consignan créditos y se van realizando las obras por fases. Las ventajas de esa fórmula las conocen ustedes perfectamente, no creo necesario incidir en ello. ¿Cuáles son las desventajas?, pues, indudablemente, que cada año hay que hacer casar los ingresos

con los gastos. Ése es el problema. Es decir, para poder destinar más dinero a carreteras hacen falta más ingresos o quitarlos de otro sitio; hace falta casar el Presupuesto.

Saben ustedes que nos encontramos en este momento con un escenario de consolidación presupuestaria, con lo cual, a partir de ese momento, si queremos tener lo que firmamos en su día, que era déficit cero para este año 2000, la única fórmula es intentar reducir gastos en otras partidas. Efectivamente, podemos hacer unos esfuerzos de 2.000 millones, tal y como viene recogido en el Presupuesto de este año. Aunque es un esfuerzo importante cabe en el Presupuesto, pero irnos a un esfuerzo de 7.000 o 8.000 millones, que es lo que haría falta para poder hacer esta fase en cuatro años, sin duda, es un esfuerzo que nos obligaría a dejar otras cosas, a dejar otras prioridades que pueden existir en este momento, tanto de sectores productivos como de aspectos sociales.

Tengan ustedes en cuenta que el equilibrio territorial, tal y como lo ve el Gobierno, no se alcanza sólo poniendo una carretera. Eso es importante, pero si de verdad queremos que exista potencialidad en la zona a la que alcanzamos, hacen falta otras cosas además de carreteras: hace falta llevar polígonos industriales, infraestructuras de telecomunicaciones, infraestructuras sociales, culturales, etcétera. Con lo cual, nos parecía que si restáramos mucho al Presupuesto no podríamos acompañar ese desarrollo con otras cosas. No podríamos abordar todas las iniciativas o todas las demandas que hay en materias sociales, de desarrollo económico, polígonos, etcétera.

En cualquiera de los casos, se analizó y, como han visto en el proyecto de ley de Presupuestos de este año, el Gobierno ha recogido 2.000 millones, con lo cual, la postura del Gobierno hoy por hoy es clarísima, lo que quiere es hacer la carretera y consignarlo. Lo digo por si hay alguna duda al respecto. Lo que quiere es hacer esa vía de gran capacidad. Bien, ésa era la primera fórmula.

La fórmula dos es una fórmula que también conocen ustedes, no son fórmulas novedosas, son fórmulas que ya están aplicando las administraciones públicas. La fórmula dos era la de crear una empresa pública. Eso es algo que ya lo ha hecho el Gobierno de Navarra, como saben ustedes. Por ejemplo, en estos momentos el Palacio de Congresos se está haciendo así, con una empresa pública. Nos proporciona como ventaja una mayor gestión. Es más fácil gestionar desde una empresa, es más fácil controlar calidad, controlar plazos.

¿Cuáles son los inconvenientes?, los mismos que en la fórmula presupuestaria. Como saben ustedes, ese tipo de actuaciones consolidan la deuda, con lo cual, estamos en el mismo problema

de tener que sufragar estos gastos con mayores ingresos o, en definitiva, de ajustar el Presupuesto. La fórmula no nos servía. Sí parece que se ha demostrado o que por lo menos ha tenido incidencia en otras administraciones que así lo hicieron, por ejemplo, la Generalitat de Cataluña utilizó el método de empresas públicas y la verdad es que le han obligado desde Bruselas a consolidar esa deuda. Madrid tiene ahora un problema, como saben ustedes, de cerca de 200.000 millones, precisamente por todo lo que es el proyecto Arregio, que, efectivamente, Bruselas ha dicho que esa forma de financiación no le sirve y lo tiene que consolidar como deuda. Creo recordar que Valencia está en una situación similar, con más de 100.000 millones. Es una fórmula que, efectivamente, tiene esa ventaja y tiene ese inconveniente.

La tercera fórmula era el peaje puro y duro al hacer una autopista. Es algo que también se hizo en el pasado. Entendíamos desde el Gobierno que no era conveniente que los ciudadanos pagasen más, ya pagan los impuestos, ya contribuyen con los impuestos. Entendíamos que no era bueno ir a esa fórmula. Entonces se inició un estudio que yo quiero dejar claro que es un estudio, en estos momentos, de peaje en la sombra. Todavía no es una posición del Gobierno, no ha ido al Gobierno, puede ser una posición de algunos miembros del Gobierno, pero no es del Gobierno como tal, pues to que todavía no hay una propuesta en ese sentido. Como les digo, es un estudio en el que habría que avanzar.

¿Cuáles son las características de este estudio? Bueno, pues la fórmula sería la misma. Como saben ustedes, daríamos una concesión a alguien, a una empresa constructora o a un pool de entidades, en la que proponemos que esa concesión esté limitada tanto en tiempo como en precio. El estudio está hecho bajo un cálculo de unas tasas de rentabilidad de entre el 2 y el 8 por ciento, variable en función del volumen de vehículos que pase por la vía, y el sistema de control sería mediante bandas, con lo cual en esas bandas habría un contador del número de vehículos que pasa cada día, y todo el peaje en su integridad lo pagaría el Gobierno. Ésa es la fórmula de peaje en la sombra.

Es una fórmula admitida por Bruselas, sobre todo, por dos motivos. Primero, porque es una empresa privada la que lo hace, y, segundo, porque, además, el precio del kilometraje, en esa tarifa que nos remitiría la concesionaria al Gobierno, sería de unas 11 pesetas por kilómetro. Quiero decir que si el precio fuese de 30, 40 o 50 probablemente desde Bruselas se considerase que estábamos ante una ayuda de Estado, pero coincide que es un precio de mercado, un precio razonable. Con lo cual, ésa es la fórmula que en principio a mí personalmente me gusta. Creo que nos permitiría

hacer la autovía Pamplona-Logroño en su primera fase en cuatro o cinco años, no origina grandes tensiones financieras y creo que es una fórmula válida.

Se ha dicho que podía ser más cara. Bueno, puede ser más cara en función del número de vehículos que pasen. Como les digo, el empresario corre riesgo aquí, entre un 2 y un 8 por ciento. Ya sabemos cuánto nos cuesta el endeudamiento, un 6'5 aproximadamente. Aquí el empresario tiene ese margen de riesgo. Pero también tiene otras ventajas. La primera es la calidad. Entendemos que si el empresario está haciendo una obra, probablemente vigile su calidad si la va a tener que explotar durante treinta años. Probablemente la haga más rápida. Probablemente tengamos menos problemas de plazos. Lo que está claro es que no nos costará más, no habrá desviaciones presupuestarias, él asume el riesgo, él asume cuánto le va a costar. Nosotros hacemos una concesión y punto. Ponemos unas características de carretera. Y está claro que él también se hace cargo del mantenimiento, con lo cual, parece que aporta inicialmente una serie de ventajas, sobre todo teniendo en cuenta, como les he dicho, el momento en el que nos encontramos.

Respecto a si esto estaba de alguna forma ligado con la A-15, yo les tengo que decir que no. En lo que yo entiendo, en principio en absoluto está ligado con la A-15. Sí que es cierto que el Gobierno ha valorado una cosa, y es que, efectivamente, como consecuencia de una modificación del sistema contable de Audenasa, en la que saben ustedes que no va a hacer falta dotar de una forma lineal, como se venía dotando hasta ahora el fondo de reversión, sino que se puede hacer y se está haciendo de una forma mucho más acompañada con el volumen de ingresos, como consecuencia, digo, de ese cambio de orientación contable, hay más beneficios en Audenasa, más beneficios, digo, en este momento. Por tanto, el Gobierno entiende que va a haber más dividendos en Audenasa en estos años. Con lo cual, de alguna forma podíamos hacer casar el incremento de ingresos como consecuencia de Audenasa con este incremento de pago que vamos a tener.

Quiero decir que, de alguna forma, obteníamos esos ingresos que les decía desde el principio, necesarios, como para poder abordar una obra de esta naturaleza, y más o menos hacerlas casar. No es exacto. Realmente, estamos hablando de un porcentaje cercano al 80 por ciento, 85 por ciento, pero, bueno, parecía que casaba una cosa con otra. Desde luego, no habría que vincular nada, sino simplemente parece que como consecuencia de un mayor ingreso nos permite financiar un mayor gasto.

Y en cuanto a que si se rescataba la A-15 no se podía hacer la carretera, yo creo que no es necesari-

rio volver a incidir en eso. Me da la sensación, y creo que el último informe del Consejo de Navarra parece que así lo indica, de que el coste del rescate de la A-15 sería alto y probablemente impediría hacer otras cosas, no sé si ésta en concreto, pero muchas cosas. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): *Muchas gracias, señor Iribarren. ¿Les parece a los distintos grupos parlamentarios que hagamos un receso para ordenar sus preguntas? No es necesario. Entonces, siguiendo el mismo orden de intervenciones que al principio, el señor Allí tiene la palabra.*

SR. ALLI ARANGUREN: *Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, en relación con la intervención del señor Consejero de Obras Públicas, hago mías, porque ya las he hecho a primera hora de la mañana, sus palabras en relación con el asesinato de Ernest Lluch. Simplemente, quiero desear que su ejemplo de tolerancia, de respeto, de amor a la libertad sea un ejemplo para todos, incluso para los que hoy, como homenaje póstumo, invocan su recuerdo, pero que hace bien poco tiempo lo tachaban de pronacionalista y de hombre que tenía unas ideas sobre el Estado ciertamente desintegradoras, porque no coincidían con lo que parece ser el pensamiento único y dominante en este momento en el país. Él ha sido un exponente de lucha por la libertad en épocas difíciles y, al fin y al cabo, las mismas actitudes totalitarias que lo metieron en la cárcel en el régimen anterior hoy lo han asesinado.*

Agradezco, por otra parte, la descripción que nos ha hecho del Plan de carreteras, de los mecanismos que tiene previstos el departamento, pero su intervención y la del Consejero de Economía realmente nos ponen de relieve que aquí se han estado lanzando globos sondas, formulando ideas y quizá con orden temporal, pero me da la impresión de que sin mucho concierto, porque se ha estado hablando de fórmulas alternativas cuando, según nos acaba de decir el Consejero de Economía y Hacienda, el Gobierno de Navarra como tal no tiene una posición. Por tanto, hemos presenciado una vez más ese juego de iniciativas, al que es muy dado este Gobierno y sus hermanos mayores del Partido Popular, para ver cómo responden las fuerzas políticas, para ver cómo responde la sociedad y para ver, en definitiva, cuál es el mecanismo que luego mejor nos puede cuadrar.

Pero lo que está claro es que hoy sabemos que hay un plan de carreteras, conocemos la prioridad que en este plan de carreteras puede tener esta obra, conocemos los mecanismos que pueden servir para ejecutar la obra que aquí nos trae, pero lo que no sabemos es qué opina el Gobierno de Navarra.

Estas peticiones de comparecencia son de septiembre. Hay que recordar que esto se había produ-

cido en el verano, a principios de septiembre también, y hoy, cuando han pasado ya dos meses largos, todavía no sabemos cuál es la voluntad del Gobierno de Navarra sobre todas estas opciones: si quiere ejecutar esta obra importante por tramos, si la quiere ejecutar conjuntamente, porque creo que son sobradamente conocidas las ventajas e inconvenientes de una y otra fórmula.

En este sentido, creo que la intervención del señor Iribarren ha sido mucho más aclaratoria sobre el motivo fundamental de esta comparecencia, que es saber cómo se piensa financiar. Porque si lo que nos plantean es si la Comisión prefiere que esto se haga en cuatro años o que se haga en siete o en diez años, sin duda alguna, la opinión de todos sería que se hiciese cuanto antes y con las mejores condiciones de precio, de plazo, de calidad, etcétera. El problema está en cómo se financia, y para esto el señor Consejero de Economía y Hacienda también nos ha hecho un inventario de fórmulas de financiación que agradecemos por la claridad de la sistemática que ha utilizado, pero que, por otra parte, como él mismo ha reconocido, tampoco supone inventar nada, porque hacerlo con cargo al Presupuesto anual con las posibilidades que tiene, no muchas, cada presupuesto para asumir gastos de entidad, la dificultad que tenemos desde el escenario de consolidación presupuestaria para endeudarnos, para emitir deuda y, por tanto, financiarla con cargo a la deuda que emita el Gobierno de Navarra, la posibilidad de la empresa pública que en este momento nos está cerrada porque, efectivamente, esto consolida deuda y, por tanto, el truco de cambiar la personalidad jurídica ya no sirve para nada, porque, al fin y al cabo, termina siendo el mismo Presupuesto el que responde y la deuda de estas empresas públicas es la deuda del Gobierno de Navarra o de la Comunidad Foral.

El peaje en el sentido clásico, sin embargo, ha tenido una aportación interesante, que yo creo que toda la Cámara se lo va a agradecer mucho, señor Consejero, mucho más si supiésemos que ésta es la opinión del Gobierno. Nos ha dicho que el Gobierno, o que es su opinión –no ha quedado muy claro– no quiere que se pague más, que los ciudadanos reciban los servicios desde los Presupuestos. Pues, bueno, si esto se convierte en la fórmula de referencia del Gobierno de Navarra tendremos que empezar a revisar muchas cosas, tendremos que empezar a revisar los cánones, todo tipo de pagos que se puedan realizar por determinadas prestaciones de servicios públicos.

En definitiva, si todo lo tiene que pagar el Presupuesto, sobraría cualquier fórmula de ingresos a través de figuras que no sean la pura imposición tributaria y de carácter progresivo, fundamentalmente, nos tendríamos que plantear o discutir la imposición indirecta y, desde luego, eliminar de

raíz todo tipo de tasas y de precios, que en el Presupuesto tienen su importancia, y podemos empezar a hablar ya de todos los servicios: de sanidad, de bienestar social, de educación, todos. En definitiva, si los impuestos son el referente, adelante, y, desde luego, claro, también de la A-15. Parece algo evidente que si es malo el peaje para Pamplona-Estella-Logroño no es bueno para Pamplona-Tudela, y, por tanto, tendríamos que revisar muchos planteamientos. Hombre, yo creo que es de agradecer esa confesión que nos ha hecho de que quizá en la filosofía del Gobierno entra que no se paguen más que los presupuestos. Ya es avanzar un poco respecto a posturas anteriores.

Sobre el peaje en la sombra, que ha sido la fórmula mágica que ha aparecido como el diamante que iba a abrir todas las puertas, ahora resulta que no es una posición del Gobierno de Navarra, que es una opinión personal del Consejero, y nos explica la fórmula ya con más detalle que lo que se nos iba transmitiendo. Porque, señor Consejero, sabe usted perfectamente que lo que se ha transmitido, y se ha transmitido interesadamente, porque se ha transmitido desde el Gobierno fundamentalmente al diario oficioso de la Comunidad, es que la fórmula iba a ser un peaje en la sombra financiado por la A-15, sin decir más. Hoy ya nos dice que es con cargo al dividendo, es decir, un mayor beneficio, un mayor reparto de dividendos, que lo tienen que decidir, sin duda, entre los dos socios, y eso permitiría unos ingresos con los que inicialmente no se cuenta o que se mejoran y que se podrían afectar al pago del peaje que sería a cargo del Gobierno de Navarra.

Esta fórmula habría que verla con mucho más detalle y, sin duda, con muchos más números. Porque la rentabilidad entre el 2 y el 8 por ciento, si no he tomado mal los datos, tiene unas variables un poco relevantes. Todo, claro, va a depender de cómo esté el mercado financiero y qué interés tenga una empresa en jugar a una rentabilidad fija, garantizada, con costes de mantenimiento, con costes financieros, evidentemente, porque, aunque entren entidades financieras, los costes existen.

Pero a mí me ha quedado una duda que no ha sido aclarada. Y es que da la impresión de que aquí, si se hace la adjudicación, imaginemos, a una rentabilidad, vamos a buscar la media, que fuese de un 5 o de un 6 por ciento, con gastos de mantenimiento, con un peaje que lo paga el Gobierno, primero necesitaríamos tener los datos para ver cuál es la proyección, evidentemente, de la inversión que realiza, el costo de inversión, el costo de mantenimiento, la repercusión que esto iba a tener en costo de peaje con los estudios de intensidad de circulación, en definitiva, ver muchos más datos para creernos o no si ésta puede ser una fórmula aceptable desde la iniciativa privada. Porque no se

ha tenido en cuenta un dato, que es básico en todas las concesiones administrativas, que es el llamado equilibrio económico en la concesión, y que Audenasa nos lo ha venido acreditando en años sucesivos. Si llega un momento en que la concesión no es rentable porque se rompe el equilibrio económico como consecuencia yo no digo de una bajada de la intensidad de tráfico, pero sí de problemas que se puedan dar en el mantenimiento, en vicios ocultos, en cualquier cuestión que pueda plantearse, eso puede llevar a que el deber que tiene la Administración concedente de mantener el equilibrio económico de la concesión, lleve al concesionario no a buscar una rentabilidad en su inversión sino simplemente a no perder dinero y a tener un beneficio, el lógico beneficio industrial que tiene que tener todo empresario, y, por tanto, a subir de tal forma los cánones, en definitiva, el peaje en la sombra, ése que pagamos todos a través del Presupuesto, hasta el punto de que pudiera dar lugar a unos costos que podrían plantear dudas sobre si ésa hubiese sido o no la mejor fórmula.

En definitiva, yo le quiero agradecer al señor Consejero de Economía y Hacienda, porque por lo menos nos ha apuntado cuál es su opinión, y, conocido su peso en el Gobierno, sin duda, puede ser más que una opinión personal, puede ser, efectivamente, el instrumento del futuro. Como primera explicación nos puede resultar útil, pero, desde luego, insuficiente, porque no podemos dar una opinión favorable a esta fórmula, que es en la que más ha insistido, ponderando incluso las ventajas que tiene, la ventaja competitiva de que la admite Bruselas, la ventaja en sí misma de la encomienda directa al concesionario, etcétera, sin conocer muchos más datos que nos lleven a saber si, efectivamente, ésta es la fórmula mejor para el conjunto de la sociedad navarra, teniendo en cuenta que al final, no nos engañemos, aquí se paga un peaje, lo que pasa es que no lo paga el ciudadano. Y eso, que es un buen ejemplo, puede también ser un mal ejemplo para otros precios que el ciudadano paga por servicios públicos, mucho más consolidados socialmente y además de mucho más interés en la vida diaria y en hacer efectivo algo tan imprescindible en esta sociedad como el principio de solidaridad, la igualdad de oportunidades, etcétera.

Que esta obra con una u otra fórmula tiene interés social, es indudable. Que tiene una plusvalía social, hombre, una plusvalía social a base de reunir a los ayuntamientos para decirles: ¿queréis que se haga la carretera sin que os cueste nada? Me tienen que reconocer que eso tiene poca plusvalía, la que haya costado la celebración, pero poca más, porque los ayuntamientos, indudablemente, van a decir que sí. Y en determinadas encuestas, si se dice a los ciudadanos qué fórmulas prefieren, los ciudadanos siempre dicen que prefie-

ren todo lo mejor y lo que más barato les resulte. Pero aquí habrá que saber que esto no es gratis, tiene un costo que no va a ser pagado en el peaje, pero sí va a ser pagado en el ejercicio presupuestario. Indudablemente, si a esto afectamos los beneficios de Audenasa, pues estos beneficios, estos ingresos no irán a otras partidas; y si estos beneficios no se afectan tendrán que salir, sin duda, de otras partidas.

Si hablamos de que el Presupuesto tiene una gran rigidez, es indudable que aquí le estamos incorporando una partida de gasto más, y por eso nos resulta del todo imprescindible conocer los datos económicos, desde la visión de Obras Públicas, en cuanto se refiera a costos, a mantenimiento, a posibles bajas, a mantenimiento en equilibrio, etcétera. Y desde la visión del Departamento de Economía nos pueda llevar a tener ya una idea mucho más formada de esta fórmula, que parece que es por la que se inclina el Consejero de Economía para ver si, efectivamente, ésta es la mejor de todas las fórmulas posibles, o también tiene, como toda fórmula, sus riesgos de futuro, y entonces nos podremos encontrar con que lo que pensamos que es lo mejor por rapidez, por costo, etcétera, en situaciones en las que el equilibrio económico va por una parte, los costos financieros se van incrementando por otra parte, el mercado financiero está siendo cada día más complejo, etcétera, igual nos puede llevar a la larga a una fórmula que no sea tan ventajosa como inicialmente parece. Desde luego, debe quedar claro en qué proyección presupuestaria y en qué cuantificación piensa el Gobierno que, efectivamente, este peaje se puede pagar, se puede resarcir al concesionario y entonces ya, sin concesionario, queda la autovía en manos del Gobierno de Navarra y en el mantenimiento del Gobierno de Navarra.

Por tanto, hay todavía demasiadas incertidumbres como para que desde este momento podamos decir: señores Consejeros, desde Convergencia –no sé qué dirán otros grupos– nos parece que de todas estas fórmulas hay que optar por la fórmula del Presupuesto anual o por la fórmula del peaje en la sombra. Nos faltan datos, pero lo que sí quiero agradecer es que por primera vez, y a petición indudablemente de grupos, se han explicado a la Comisión de Economía las fórmulas que hasta la fecha sólo han sido objeto de comentario de periódico, suficiente como para crear unas inquietudes en una parte de la ciudadanía y en otra unas actitudes muy favorables, porque todos los municipios de Tierra Estella piensan que, evidentemente, esto ya está resuelto, porque después de una celebración en la que se les pide que firmen un documento de apoyo, los ciudadanos y ciudadanas de la zona de Tierra Estella ven poco menos que hecha la autovía, cuando todavía hay muchas incertidumbres

sobre el modo de financiarla que, al fin y al cabo, es la clave de cuándo y cómo se va a ejecutar.

En este sentido, por tanto, nosotros, que apoyamos como ha dicho muy bien el Consejero de Obras Públicas, completamente el Plan de carreteras, queremos saber con mayor exactitud, con los estudios económico-financieros y las proyecciones necesarias, dónde se mete la Comunidad Foral, porque no podemos olvidar que aquí no se mete el Gobierno de Navarra, se va a meter el Presupuesto, y el Presupuesto lo tiene que aprobar el Parlamento, con lo cual, parece elemental, no sólo por cortesía, sino por oportunidad política, que quien primero conozca todos estos datos, con toda la profundidad necesaria y con tiempo suficiente, sea el Parlamento de Navarra, para tomar una decisión.

Por tanto, quienes apoyemos en este próximo Presupuesto la consignación que existe, esto es a buena cuenta, sólo a buena cuenta de lo que haya que acreditar pensando ya en el Presupuesto del año 2002. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): Muchas gracias, señor Alli. Señor Cristóbal, tiene la palabra.

SR. CRISTÓBAL GARCÍA: Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, agradezco también las palabras del Consejero Palacios en recuerdo de Ernest Lluch y quiero decir, por parte de mi grupo, simplemente como anécdota, que el portavoz, Juan José Lizarbe, que debía actuar de portavoz esta tarde, no lo puede hacer porque ha ido a Barcelona a participar en un acto íntimo del partido en homenaje a nuestro compañero asesinado.

Dicho esto, e hilando incluso con lo último que ha dicho el señor Alli, no sólo debe enterarse el Parlamento con detalle, sino que me temo que además tendremos que aprobar alguna normativa, alguna ley para que esto sea posible, algo que no se ha dicho, pero me temo que, además de estos fuegos de artificio que ha lanzado el Gobierno para explicar cómo se puede construir una autovía sin dinero, por medio de la caridad de la iniciativa privada en cuatro años, este Parlamento tendrá que modificar la legislación, con lo cual, no tenga duda, señor Alli, de que esa información la debemos tener.

No quiero hacer hincapié en cosas que ya ha dicho el señor Alli y que yo también había apuntado con bastante realce. Me ha extrañado el duelo que le produce al señor Consejero el peaje puro y duro, que no le parece conveniente porque ya se pagan impuestos. Pues en eso estamos muchos y se sacan conclusiones, por lo visto, distintas.

Señor Palacios, no hace muchas semanas que en esta misma sala ya discutimos sobre los ejes de las vías de gran capacidad. Sabe que tiene nuestro apoyo, sabe que el equilibrio territorial, pues si

usted quiere cien, el grupo socialista también quiere por lo menos cien. Hay cosas en las que estamos todos perfectamente de acuerdo, el problema es la financiación. El problema que tenemos hoy es que el Gobierno quiere, a mi entender, cuadrar el círculo. Primero promete algo que, en principio, parece imposible crear el consenso y la urgencia sobre ese imposible y luego nos lanza al Parlamento la obligación de que ese imposible sea posible.

¿Y por qué digo imposible?, pues porque, a la vista de lo que ha dicho el señor Consejero, que a mí me parece lo más importante de toda la tarde, resulta que el tema todavía está en fase de estudio en el Gobierno. O sea, se ha avanzado mucho en el consenso con los ayuntamientos, se ha avanzado mucho en la redacción del segundo proyecto y en no sé qué, pero el Gobierno todavía no tiene ninguna propuesta para financiar la autovía Pamplona-Estella. Porque la autovía Estella-Logroño, y eso también me parece a mí importante, si no he entendido mal, y es algo de lo que me he enterado en esta sesión, resulta que no la quiere construir nadie, o sea, la iniciativa privada no quiere construir el segundo tramo, he creído entender, y eso, de todas todas, tendrá que ir a los Presupuestos Generales. Entonces, es que tengo duras las entendederas, pero yo he creído entender que en un momento dado de la explicación se ha dicho que en el segundo tramo no se recurriría a la misma fórmula, el peaje a la sombra, sino que iría a cargo de los Presupuestos Generales. Es muy fácil. En la réplica, si ustedes tienen el gusto de hacerla o el placer de darnos gusto, podrán decir si se va a recurrir al peaje a la sombra o a los Presupuestos, con lo cual, esa cuestión que yo creía haber entendido y que me ha parecido muy sorprendente, se desmiente y en paz. No es lo fundamental, lo fundamental es que el Gobierno reconozca públicamente en este momento que no tiene una propuesta, que está en fase de estudio, una propuesta que yo creo que es importante.

De las cuatro fórmulas que ha mencionado el señor Consejero de Economía y Hacienda, yo estoy de acuerdo, vamos, todos estamos de acuerdo en que el Presupuesto tiene sus limitaciones, la empresa pública, del peaje estamos rotundamente en contra, el peaje en la sombra, si se nos explica bien, yo no sé cuál será la decisión final, o sea, si ni el Gobierno con los datos que tiene y el tiempo que lleva estudiando tiene una decisión, pues, desde luego, mi grupo, lógicamente, todavía la tiene menos. Pero me gustaría saber si esta fórmula admitida por Bruselas se ha experimentado ya en otros lugares, dónde se ha experimentado y con qué resultados, porque, desde luego, a primera vista, lo que sí parece es que la obra, gracias al peaje en la sombra se hace más rápido, pero es mucho más cara. Es mucho más cara la obra hecha mediante

este sistema que mediante otro, entonces, habrá que ver cuáles son las ventajas para que esta ecuación resulte favorable.

Y luego, a la hora de las fórmulas de financiación, ya sé que voy a parecer otra vez un ingenio, como el otro día en la comparecencia del señor Palacios para hablar, creo, del proyecto Pamplona-Bayona. Pero, claro, las ayudas del Estado, la financiación europea ¿se pueden conseguir? Una comunidad como Navarra, que tiene una relación especial con el resto del Estado ¿puede conseguir por vía política financiación para estas cuestiones? Es una carretera declarada de interés nacional, creo, por lo tanto, tal vez, pienso que cuando menos como hipótesis no se debiera renunciar a esa cuestión. Y, a la hora de explicar las cuatro fórmulas del señor Consejero de Economía y Hacienda, no la he oído.

Por tanto, yo me quedo principalmente con que el Gobierno tiene en fase de estudio la propuesta del peaje en la sombra, que se supone que cuando la tenga nos la comunicará con más detalle, entonces la valoraremos, pero, en principio, mi grupo no es proclive a que ésta sea la que se aplique y nos gustaría escuchar, si se puede, dónde ha habido experiencias, con qué resultados. Y en el momento en que ustedes tomen la decisión, mi grupo, dado que, insisto, tiene que haber una iniciativa legislativa y pasará por aquí, mostrará su opinión ante la misma. Nada más.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): *Muchas gracias, señor Cristóbal. ¿Algún grupo, aparte de los intervinientes ya, quiere intervenir? Señor Catalán, tiene la palabra.*

SR. CATALÁN HIGUERAS: *Muchas gracias, señor Presidente. Muy buenas tardes. Nos sumamos, como no podía ser de otra forma, a las palabras que decían el Consejero, señor Palacios, y los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra de condolencia a la familia de don Ernest Lluch y también de solidaridad con el Partido Socialista.*

Por otro lado, es evidente que el Grupo Parlamentario de Unión del Pueblo Navarro tiene una postura muy clara sobre esta cuestión de la autovía Pamplona-Logroño y, además, no es nueva, sino desde un principio, y así se recogió en el propio Plan director de carreteras. Lo importante en esta cuestión, creo que lo han dicho los propios Consejeros en sus intervenciones, es que ésta es una vía prioritaria para Unión del Pueblo Navarro y una vía que se debe realizar en el menor tiempo posible. Por lo tanto, nosotros compartimos el criterio de los representantes municipales de la zona a la hora de que se haga de forma gratuita para los usuarios esta vía de comunicación Pamplona-Estella-Logroño. En esa línea se debe hacer y nosotros

coincidimos también con estos ayuntamientos en que se haga en el menor tiempo posible. Para ello habrá que buscar la fórmula económica, la financiación más adecuada a estas necesidades que se plantean para esta zona y para la Comunidad Foral de Navarra.

Por lo tanto, el sistema de pago aplazado, que es una de las cuestiones que se ha comentado y que nosotros no vemos en ningún momento descabellada, incluso creo que, dada la repercusión presupuestaria que pueden tener en estos momentos los Presupuestos Generales de Navarra para el próximo año 2001 y también el convenio de convergencia económica firmado con el Estado en esa línea, pues es una de las posibilidades que, desde nuestro punto de vista, más se ajustaría a hacer coincidir estos intereses de que se haga y en el menor tiempo posible, por supuesto que sí. Y hacemos nuestras también la lógica petición del señor Alli de que esta fórmula habrá que estudiarla detenidamente y también la repercusión económica que tenga que hacerse, porque, además, luego tendrá que venirse a este Parlamento a aprobar la modificación normativa correspondiente para que esto sea una realidad y, por lo tanto, ese momento será el decisivo a la hora de plantear esta cuestión.

Pero en este momento, dadas también otras experiencias, y tiempo habrá, me imagino, en el segundo turno para hablar sobre las mismas, este sistema de pago aplazado está vigente y es una posibilidad que, desde nuestro punto de vista, puede perfectamente aplicarse a esta vía de comunicación.

No es bueno confundir las vías de comunicación y hablar de vía de interés general y de interés para el Estado, porque de éstas hay muchísimas en el Estado español. Cientos de vías de comunicación son de interés para el Estado. Incluso quiero recordar a sus señorías que el tramo navarro de la N-I, que es muy pequeñito y la mayor parte de circulación es de fuera de Navarra, creo que se ha pagado prácticamente, por no decir íntegramente, con el Presupuesto General de Navarra. Es una cuestión que también hay que tener presente.

Pero, como digo, no es bueno intentar confundir y mezclarlo todo, porque este grupo político debe rechazar la utilización política que se ha pretendido por parte de algunos grupos políticos o de algunos estamentos de confundir a la opinión pública y fundamentalmente a los ayuntamientos de la zona de Tierra Estella, no solamente haciendo convocatorias o reuniones por parte de los departamentos para explicar realmente cuál era la situación, sino que previamente a estas reuniones se estaba intentando confundir a los ayuntamientos, haciendo convocatorias de representantes de estas entidades locales, pidiéndoles que firmaran determinados escritos a la hora de contrarrestar la

realización de esta obra o la decisión del Gobierno de Navarra y de Unión del Pueblo Navarro de llevar a cabo esa obra. Parece ser que era más rentable políticamente poner chinitas a la realización de esta obra que reconocer realmente que en este caso concreto en su día el Parlamento de Navarra y el Gobierno de Unión del Pueblo Navarro habían acertado al priorizar la realización de esta obra.

Por lo tanto, como decía al inicio de mi intervención, es clara la propuesta y la postura que mantiene Unión del Pueblo Navarro y es que se haga en el menor tiempo posible, que se busque el sistema económico y financiero más adecuado, y si es el pago aplazado, que puede ser una solución que creo que se vislumbra como la más adecuada, teniendo conocimiento exacto de las repercusiones económicas que puede tener, pues adelante, sin ningún problema.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): *Muchas gracias, señor Catalán. El señor Nuin tiene la palabra.*

SR. NUIN MORENO: *Muchas gracias, señor Presidente. Agradezco la información de los Consejeros y quiero sumarme también, en nombre de Izquierda Unida de Navarra, a la condena por el atentado perpetrado contra Ernest Lluch, a la condena a sus familiares y a sus amigos y al Partido Socialista, evidentemente. Hago más, por lo tanto, las palabras del Consejero de Obras Públicas y de los portavoces que me han precedido.*

Entrando en materia, desde luego, quiero dejar también sentada la posición de mi grupo favorable a la consideración como obra prioritaria de esta autovía, como obra necesaria para Tierra Estella dentro de una política de equilibrio y de desarrollo territorial en Navarra. Por lo tanto, nosotros nos sumamos y compartimos plenamente esa prioridad y ese criterio.

Y entrando en la segunda cuestión de la comparación de hoy, es decir, la fórmula de financiación de esta infraestructura, quiero decir que nos resulta escasa la información que se nos ha dado por parte del Gobierno. El propio Gobierno ha venido a reconocer que no tiene tomada una posición respecto a la fórmula de financiación, y los datos que se nos han dado son muy generales. No estamos, por lo tanto, hoy aquí discutiendo un proyecto concreto de financiación del primer tramo. Porque tenía razón, a mi juicio, el portavoz socialista cuando hacía referencias al segundo tramo, sobre la financiación del segundo tramo no han dicho nada y, claro, eso también levanta dudas sobre en qué situación está la financiación del segundo tramo, porque igual tiene unas características y unas circunstancias específicas que lo separan claramente del modelo que se pueda propugnar desde algunas posiciones, instancias o instituciones

para el primero. Por lo tanto, esa ausencia de claridad en este segundo tramo es algo que políticamente llama la atención. En ese sentido, también vemos acertada la posición del grupo socialista.

En cualquier caso, se nos han dado datos muy globales respecto a este primer tramo. Si no he entendido mal, no se nos ha dado un dato tan básico como el período de concesión del que estaría hablando, por ejemplo. Por lo tanto, se nos ha dado una información muy genérica. Estamos más ante un debate global y general de fórmulas y métodos de financiación de infraestructuras e inversiones públicas hoy en esta Comisión que ante otra cosa.

Pero entrando en ese debate, más bien global y general, no en el método y la fórmula de financiación que se nos somete por parte del Gobierno para el primer tramo de la autovía Pamplona-Estella, porque es difícil entrar a juzgar aquello sobre lo que no se tiene información suficiente, pero entrando en lo que son posiciones políticas más globales, también quiero hacer algún comentario.

Parece que aquí la opción presupuestaria es que supone endeudamiento para las administraciones públicas, y, por ejemplo, la cuarta, que parece que es la que podría propugnar en un momento dado el Gobierno de Navarra, no lo supone, y eso no es cierto. Es una fórmula de endeudamiento, efectivamente, diferente, pero de endeudamiento.

Por lo tanto, digamos que no ha hablado el Consejero de las ventajas de la primera fórmula. Una de las ventajas de la primera fórmula, es decir, del endeudamiento con base en el Presupuesto, la fórmula clásica, es que el coste es cierto, es seguro, está fijado, es el endeudamiento más el coste financiero, pero está delimitado en esos parámetros. Desde luego, en la última fórmula que el Consejero nos ha explicado aparecen parámetros claramente más incontrolables, a nuestro juicio, y que sitúan el riesgo en una dimensión o en una panorámica ciertamente diferente. Aquí se nos habla del riesgo que se asume por parte de la empresa privada, en este caso. Bueno, habría que partir de la experiencia que incluso tenemos en Navarra en operaciones similares o que al final han traído consecuencias no esperadas. Por ejemplo, se plantea una operación en su día para financiar la construcción de la A-15, al final la concesionaria quiebra y quien asume la deuda de la concesionaria –porque, evidentemente, ni la A-15 ni previsiblemente una obra como ésta se va a financiar con fondos propios, también habrá que ir al banco– son empresas públicas, es decir, al fin y al cabo, los ciudadanos a través de las administraciones públicas. Ése es un riesgo que no existe en la vía presupuestaria y sí existe en esta modalidad, por lo tanto, es un factor de riesgo que está ahí.

El coste más barato o más caro. Hombre, si se va a financiar una obra de estas características por medio de una inversión privada, que va a pedir financiación bancaria a terceros –previsiblemente, los fondos propios que este grupo de empresarios puedan poner para construir, por ejemplo, esta primera fase de la autovía Pamplona-Logroño no van a cubrir la obra, evidentemente, va a acudir a la financiación bancaria–, pues el coste tendrá que ser la amortización de esa inversión, los intereses que la financiación de terceros de esta obra suponga y también la tasa de rentabilidad que este empresario privado espere razonablemente o plan-tee a la Administración razonablemente obtener.

Por lo tanto, hay ahí más parámetros que en el primer supuesto, el supuesto presupuestario. Se trata en ambos de opciones de endeudamiento de la Administración Pública. Y en el segundo, desde luego, al menos a nuestro juicio, y la experiencia pasada avala esta opinión en algunos casos, con índices o variables de riesgo añadidos importantes.

Nosotros, desde luego, no podemos compartir esa posición que parece casi apriorística por parte de determinadas administraciones públicas con una determinada orientación ideológica, de excluir a priori la financiación presupuestaria. Ésta es perfectamente posible desde los parámetros financieros de equilibrio presupuestario y de equilibrio hacendístico. En el caso de Navarra es evidente, a nuestro juicio, que eso es así, y, a partir de ahí, es cuestión de realizar una opción política sobre qué política presupuestaria se realiza, y si se sacralizan o no se sacralizan, por ejemplo, objetivos como el déficit cero, o si se entiende o no se entiende que el endeudamiento público también es una variable, a través de los Presupuestos también, con que los poderes públicos pueden y deben utilizar para obtener objetivos de interés general, de equilibrio territorial, por ejemplo.

No es razonable pensar o argumentar que ha sido posible utilizar la financiación presupuestaria en obras de enorme envergadura en años pasados y que a partir de ahora no lo sea. Otra cosa bien diferente es que haya una determinada orientación u opción política para restringir, para acotar de una forma excesiva la capacidad de las administraciones públicas para acometer desde sus propios instrumentos este tipo de políticas. Evidentemente, es una opción política presupuestaria que nosotros no compartimos.

En todo caso, la financiación privada podría acudir quizás a la financiación de infraestructuras donde razonablemente se pueda prever la existencia, en función de los parámetros que se utilicen para realizar la concesión, como el número de vehículos que utilizan la infraestructura, de una rentabilidad. Donde eso no suceda va a ser más difícil que aparezca la financiación privada, a no

ser que el Gobierno de Navarra se haga una especie de trampa a sí mismo y en la concesión de futuros tramos hipotéticamente menos rentables ponga unas condiciones más favorables a la empresa concesionaria a la hora de pagar el peaje en sombra en función de la utilización por vehículos de la infraestructura. Con lo cual, realmente estaríamos utilizando fórmulas ciertamente arbitrarias.

En cualquier caso, parece evidente que, desde el punto de rentabilidad de la inversión, puede haber infraestructuras que no sean apetecibles para la inversión privada. Y aquí no descubro nada nuevo si comentamos que en esta autovía Pamplona-Logroño, en el tramo Estella-Logroño aparece esa posibilidad, se ha debatido y ha surgido ese elemento y es llamativo, vuelvo a resaltar, que en esta comparecencia nada haya dicho el Gobierno de Navarra respecto a la financiación de esta segunda fase.

Por lo tanto, nosotros no compartimos el criterio de que las ventajas sobre las desventajas de la opción cuarta, peaje en la sombra, sean claramente evidentes respecto a la opción presupuestaria. No lo creemos, más bien creemos lo contrario, y, por lo tanto, ésa es nuestra posición, demandar del Gobierno de Navarra que no se excluya, que no se elimine de forma apriorística la posibilidad de la financiación presupuestaria, que se contemple realmente como una posibilidad que hay que tener en cuenta y que tiene sus evidentes ventajas sobre las otras, y, desde luego, también tener en cuenta que una política real de equilibrio territorial exige un compromiso de las administraciones públicas en las inversiones, que va mucho más allá de lo que pueden ir las expectativas de inversión privada, guiadas exclusivamente por la rentabilidad privada. Y ése es el deber, y no otro, en este caso, del Gobierno de Navarra en esta autovía.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): Muchas gracias, señor Nuin. El señor Aierdi tiene la palabra.

SR. AIERDI FERNÁNDEZ DE BARRENA: Buenas tardes. En primer lugar, también nos queremos sumar a la condena por el asesinato de don Ernest Lluch que aquí se ha expresado por anteriores representantes y mostrar la solidaridad de nuestro grupo parlamentario a la familia socialista.

En relación con la cuestión que se ha puesto encima de la mesa, nuestro grupo también coincide con los términos en los que se expresaba el portavoz de UPN en cuanto a que se haga, que se haga gratuitamente y que se haga lo antes posible. Pero decir esas tres cosas y a la vez decir que se va a financiar, se elija el sistema que se elija, o se puede financiar una parte del gasto anual que suponga el sistema privado de contratación de la obra a través del peaje, por ejemplo, de la A-15, en cierta medi-

da es una contradicción en sí misma porque estamos haciendo que unos vecinos paguen en una zona determinada el costo que supone una infraestructura, por el hecho de utilizar esa infraestructura, además de los impuestos que ya pagan mediante el peaje por hacer uso de esa infraestructura, y en paralelo decimos lo contrario en otra vía de comunicación.

Nosotros creemos que, efectivamente, en este caso lo que hay que hacer es exigir a las diferentes administraciones el cumplimiento de los compromisos que se asumen muchas veces de una manera muy alegre en las campañas electorales, que luego a uno se le olvidan y no es capaz de dar cumplimiento a esas promesas electorales. Me estoy refiriendo a algunas notas de prensa, denuncias de compromisos del Partido Popular que incluía o iba a incluir determinadas partidas para ejecutar algunas de las infraestructuras en carreteras que eran necesarias en esta Comunidad y entre ellas ésta.

Decíamos que nos parece que hablar de gratuidad y a la vez hablar de algunos informes de los que dispone su departamento, pero que están en la opinión pública porque así se ha manifestado a través de algún medio de comunicación, y hago referencia a una nota que se publicaba el 8 de septiembre en el Diario de Noticias, en la que se hablaba de un estudio que tenía el propio departamento en el que, curiosamente, sí se hablaba de lo que iba a ser la opción cuarta que usted ha comentado, con una intervención, desde el año 2005 al año 2034, de lo que sería el flujo de peaje en la sombra. Ahí se hablaba de dividendos de Audenasa a pagar, y se hacía una referencia evidente, se suponía que a través de esos ingresos se cubrían esos gastos que se preveían, y cuál era la participación, de alguna manera, que este gasto suponía para Navarra.

Siguiendo aquel mismo ejemplo, y con los datos que ustedes han dado en relación con el gasto previsto, teniendo en cuenta el gasto a invertir inicialmente en ese tramo y los gastos de mantenimiento, conservación, etcétera, podemos estar hablando de unos 60.000 millones de pesetas, y con las cuotas que en esa referencia de prensa se decían, lo que iba a pagar el Gobierno de Navarra a la empresa privada que fuera podía rondar los 121.000 millones de pesetas. Esto, evidentemente, si fuese cierto, desde nuestro punto de vista, sería el mejor negocio que puede hacer una empresa privada y, obviamente, el peor negocio que puede hacer el Gobierno de Navarra. Hablar de 2.033 millones de pesetas de beneficio, pocas empresas, probablemente, obtengan esa financiación, y, desde luego, nosotros entendemos que no es la mejor manera o la manera menos costosa de repercutir un gasto absolutamente necesario y que nosotros creemos que hay que desarrollar con carácter de urgencia

en los bolsillos de los ciudadanos y ciudadanas de Navarra.

La verdad es que coincidimos con un aspecto que se ha señalado en la comparencia en cuanto que hay que hablar no de un eje de comunicación exclusivamente, desde nuestro punto de vista, entre Pamplona y Estella, sino entre Pamplona y Logroño, además, de un eje vertebrador de la actividad económica de la zona por la que pasa y, evidentemente, acompañar ese proyecto de medidas de desarrollo económico y social: polígonos industriales, equipamientos sociales, etcétera. Pero me ha parecido entender de sus palabras que esa segunda parte de ese proyecto integral prácticamente sería inviable desde los Presupuestos de la Comunidad y yo creo, en lo que a los proyectos de desarrollo económico se refiere, que los polígonos industriales se podrían prácticamente autofinanciar en un plazo récord de tiempo con los ingresos que genera el propio polígono, por un lado, por la venta de las parcelas y, por otro lado, por los impuestos que a partir de la implantación de nuevas empresas y de nuevas actividades económicas se genera.

Nosotros creemos, y coincidimos con lo manifestado por Izquierda Unida en ese sentido, que no se puede descartar la primera opción, porque los argumentos de mejora de la calidad, de un menor plazo en la ejecución porque va a ser la propia empresa la interesada en iniciar el período de explotación lo antes posible para cobrar antes de la Administración foral, el aspecto de calidad, etcétera, yo creo que es simplemente constatar en público algo que no debería ser así. Es decir, pienso que los técnicos que tiene el propio departamento y las direcciones de obra que contrata deben ser suficientes para que no tengamos los problemas que hemos podido tener hasta este momento de otras formas de gestionar, por ejemplo, en el túnel de Belate o cosas de este tipo. Es decir, que, efectivamente, hay que llevar un control riguroso y estricto de las obras que nos permita que la calidad sea tan buena como la que podría hacer cualquier empresa, desde una gestión exclusiva y escrupulosamente pública. Creo que ahí no debe haber ningún tipo de diferencia.

Como ya se ha dicho, la empresa que se metiese en una cuestión de éstas va a ganar dinero y, por lo tanto, va a interiorizar en sus cuentas de explotación los gastos de inversión, los gastos de mantenimiento y el beneficio que esa empresa quiera sacar de esta cuestión. Obviamente, eso tiene que ser más caro que una gestión eficaz desde la propia Administración. Por lo tanto, habrá que valorar en cuánto es mayor ese gasto para, efectivamente, poder tomar una decisión en ese sentido. Pero, en principio, con los no datos que aquí se han puesto encima de la mesa, difícilmente los diferentes grupos, o al menos nosotros, podemos tomar una deci-

sión definitiva. Por eso, desde nuestro punto de vista, de las diferentes opciones que han dado y con el nivel de información que han facilitado, nosotros seguimos insistiendo en que la única opción viable es la primera. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): *Muchas gracias, señor Aierdi. Constan los miembros del Gobierno y, en primer lugar, tiene la palabra el señor Palacios.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias, señor Presidente. El señor Alli, entrando en el fondo de la cuestión del orden del día, decía que yo había realizado una descripción del Plan director de carreteras. Lo que le tengo que decir es que a mí me hubiese gustado, cuando llegué al Gobierno en el año 1996, haber podido hacer una descripción de la planificación que había en esos momentos. Y tengo que decir que me encontré los armarios vacíos en el departamento porque no había ningún tipo de planificación, no digo en materia de carreteras, sino en ferrocarril, etcétera, y él llevaba cinco años con responsabilidades en el Gobierno, primero como Presidente y luego como Vicepresidente. En un año, del 96 al 97, preparamos el Plan director de carreteras, lo enviamos al Parlamento y se aprobó, con un retraso de casi quince años en relación con el primero que se había aprobado en el Estado.*

Pero no sólo eso, sino que además, como he indicado en mi primera intervención, hemos realizado este plan de vías de gran capacidad y estamos dando pasos en todos y cada uno de ellos, porque entendemos que esto se tiene que hacer cuanto antes para vertebrar Navarra y, como les decía, nuestro objetivo tiene que ser que antes de que finalice la primera década del siglo XXI, todos los municipios de Navarra estén a menos de veinte o veinticinco kilómetros de una vía de gran capacidad.

Lo que pretendemos es llevar el desarrollo a todas las zonas de Navarra como, por ejemplo, se ha podido llevar a Lekunberri con la autovía del Norte, que me parece que del antes al después de la construcción de la autovía de Leizaran hay una gran diferencia. Y para nosotros, de esos cuatro ejes que les he indicado, el prioritario es el de Pamplona-Logroño y, como les he indicado en mi primera intervención, desde el departamento de Obras Públicas y, por lo tanto, desde el Gobierno de Navarra tenemos todos los deberes hechos.

El Gobierno de Navarra quiere hacer esa carretera. Por eso en el proyecto de Presupuestos del año 2001 se ha incluido esa partida. Pero no sólo eso, sino que queremos hacerla en el menor plazo posible. Para eso hay que cambiar una ley, y el Gobierno, el partido que apoya al Gobierno, que es Unión del Pueblo Navarro pone sobre la mesa

veintidós votos en este Parlamento, que son insuficientes para cambiar las leyes. Por eso el Gobierno ya tiene hecha la tarea, el Gobierno lo que quiere es que esa autovía Pamplona-Logroño en su primera fase, que es la Pamplona-Estella, pueda estar construida para el año 2005, y a partir de esa fecha, y también en el menor plazo posible, se pueda construir la segunda fase, es decir, la Estella-Logroño.

Hablaba el señor Alli de un documento de apoyo de los ayuntamientos. De eso, nada. Lo que hay es una declaración institucional conjunta, firmada el 14 de diciembre, y que es autovía Pamplona-Logroño, para que no haya ninguna duda para nadie. Y éste no es un documento de apoyo, sino que con esa declaración institucional lo que se ha conseguido por primera vez en Navarra es el consenso con todos los afectados por una gran obra pública. ¿Cómo se ha conseguido eso?, mediante información a todos los ayuntamientos que, como les he indicado en mi primera intervención, empezó en mayo-junio del año 99, es decir, antes de las elecciones locales. Continuamos después de que se hubieran constituido ya los nuevos ayuntamientos, manteniendo reuniones con todos y cada uno de ellos, informándoles a fondo del proyecto y de en qué afectaba a sus términos municipales, abriendo esa fase de exposición pública en la que pudieron alegar, una vez que ellos tenían conocimiento de causa y las pudieron hacer bien. Por eso, esto no es un documento de apoyo, es la primera vez que se ha logrado en Navarra el consenso con todos los interesados y que no haya conflictos como ha sucedido en otras ocasiones anteriores.

Por último, también en relación con el señor Alli, que tanta importancia da a las noticias de empresa, yo le diría que él, que ha tenido responsabilidades de gobierno, sabe lo que se publica en los medios de comunicación y sabe la importancia que tiene que dar a esas noticias. Sin ir más lejos, ayer, en un diario que yo no sé si es el que él llama el oficioso o el no oficioso, venía una noticia que era la siguiente: "La Mesa y Junta de Portavoces acordó que Castejón –o sea, el Presidente del Parlamento– remita una carta al policía nacional Francisco Sanz Morales, asesinado en Madrid por el Grapo para mostrar la condolencia y la condena del Parlamento". Es decir, al asesinado. Si es así, me dirán cuál es el código postal. O sea, demos la importancia que tienen a las noticias de prensa.

En relación con el señor Cristóbal, dice que he presentado el plan de infraestructuras, que se había presentado ya hace unas semanas. Lo que sucede es que estamos en un foro distinto, aunque sea el mismo Parlamento de Navarra estamos en la Comisión de Economía y Hacienda y no en la de Obras Públicas.

Decía también el señor Cristóbal que el Gobierno no consigue el apoyo y después –no sé cuál era la expresión exacta– echa el muerto o echa el toro al Parlamento. Bueno, pues le tengo que decir que lo que nosotros estamos planteando hoy aquí ya estaba planteado en estos mismos términos en el programa electoral de UPN y, como les he indicado, en mi primera comparecencia, en la que tuve en este Parlamento en el mes de septiembre del año 99 ya dije que queríamos hacer esa primera fase en cuatro años si se conseguía la financiación.

La autovía es Pamplona-Logroño y en relación con la segunda fase, que tanto le preocupa al señor Cristóbal, queremos que se inicie tan pronto como se acabe la primera, es decir, la Pamplona-Estella. Así lo indicamos en una reunión que mantuvimos con los alcaldes de Tierra Estella el 15 de septiembre pasado y la semana pasada lo hemos vuelto a exponer a otros alcaldes de la zona sur de Montejurra que nos visitaron en el departamento.

Lo que queremos es que en cuatro años se pueda hacer esta obra, Pamplona-Estella, que son casi 30.000 millones de pesetas, y a partir de esa fecha queremos iniciar la segunda y que esté concluida también en el menor plazo de tiempo posible, que son, como les indicaba, algo menos de 20.000 millones de pesetas, y para eso acudir a la financiación privada. Porque el dilema que tenemos es: esos ejes estratégicos, que son los fundamentales para llevar el desarrollo a toda Navarra, los podemos hacer en diez años o los podemos hacer al compás del Presupuesto ordinario en veintitrés o cuarenta años. Y, como les decía también en mi primera intervención, lo que los ciudadanos quieren es que se haga cuanto antes y que no se espere a que los Presupuestos ordinarios lo puedan financiar.

En relación con lo que decía el señor Cristóbal de la ayuda del Estado para esta obra, le tengo que decir que desde finales del siglo XVIII Navarra tiene competencias plenas en materia de carreteras, pero no sólo eso, sino que, además, tiene autonomía fiscal y financiera. Y desde entonces, desde el año 1783, el Estado jamás ha financiado un solo kilómetro de carreteras en Navarra.

Decía el señor Nuín que en otras épocas se ha podido construir con financiación pública y que ahora también se puede hacer. Bueno, pues lo que hay que decirle es que todo está inventado y experimentado, porque, por ejemplo, la autovía del Norte, la autovía de Leizaran se hizo mediante endeudamiento, y entonces gobernaba el partido del que es portavoz el señor Cristóbal. Creo que no consiguieron ninguna ayuda del Estado para esa obra. Se hizo esta obra mediante endeudamiento, en estos momentos está mayoritariamente en manos de los bancos, prácticamente no se ha devuelto ni una peseta y todos los años se tienen

que pagar miles de millones de interés, mientras que después, para la autovía de La Barranca y la N-I, eso se ha hecho recurriendo al Presupuesto ordinario, y ésta es una obra que se empezó en el año 1990 y en estos momentos todavía está en construcción, porque todavía falta el último tramo, que es el de Alsasua-Echegarate, que se terminará para fines del año 2001 o el 2002. La fecha tope es el mes de julio del año 2002.

Eso es lo que no queremos, estar doce años haciendo una autovía, como puede ser la autovía Pamplona-Logroño. Queremos hacerla cuanto antes, ésta y las otras, porque es la forma de llevar el desarrollo a todas las regiones de Navarra. Nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): *Muchas gracias, señor Palacios. El señor Iribarren tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE ECONOMÍA Y HACIENDA (Sr. Iribarren Fentanes): *Muchas gracias. Creo que no me he explicado antes lo suficientemente bien y voy a intentar hacerlo otra vez. En primer lugar, tengo que decirles que el Gobierno sí considera válida la fórmula de peaje en la sombra, lo que estoy diciendo es que en este momento no hay una propuesta aprobada por el Gobierno. ¿Y por qué lo digo?, pues porque el Gobierno es conocedor de este informe, de un informe que, efectivamente, han elaborado los servicios técnicos del Departamento de Economía, en el que se dice, y les voy a leer, si les parece, la síntesis de este informe: “Esta nota refleja la viabilidad de acometer la construcción de la autovía Pamplona-Estella mediante el procedimiento de concesión con peaje en sombra, habida cuenta del número de vehículos que hoy utilizan este eje viario, así como las previsiones de tráfico futuras. Para continuar adelante con el proyecto es necesario desarrollar análisis más detallados de los costos de inversión y explotación de las estimaciones de tráfico, de la sensibilidad de la rentabilidad a sobrecoste de construcción, a tipos de interés, etcétera. Es necesario, asimismo, abordar el cambio normativo que permita llevar a cabo este procedimiento mediante la preparación y tramitación de una ley foral específica para el proyecto analizado”.*

Quiero decir que el Gobierno sí conoce la fórmula del peaje en la sombra, es conocedor de este estudio a expensas, lógicamente, de que se concrete más y de la posible propuesta de ley que regule esto. Es decir, lo que todavía no tiene el Gobierno es el estudio detallado en el que se digan exactamente todos los costes ni tiene esa propuesta de ley. De momento, es una voluntad del Gobierno. Es una fórmula que al Gobierno le parece buena, le parece adecuada, pero, evidentemente, todavía no tiene, como dicen ustedes, más que un dato global, es una primera impresión, lógicamente. En el primer vis-

tazo los números cuadran perfectamente, vamos a ver el detalle.

Es algo que, efectivamente, yo lo decía, no es novedad. Sé que alguien me ha pedido que dé algún ejemplo y, si me lo permiten, lo voy a hacer. Un ejemplo es la M-45 de Madrid, que se está haciendo con este sistema en estos momentos. También se está haciendo en este momento en la Comunidad de Murcia la autovía del Noroeste entre Alcantarilla y Caravaca. Son dos proyectos, por ejemplo, que se están haciendo con esta fórmula. También ha hecho falta en ambos casos la elaboración de una ley.

En relación con el peaje les digo simplemente, porque creo que se han mezclado las cosas, que lo que he pretendido decir es que el Gobierno de Navarra no tiene previsto financiar más infraestructuras mediante la fórmula del peaje, sino que, efectivamente, lo quiere hacer a través del Presupuesto. Eso es lo que he pretendido decir, no he pretendido decir que no existan otras tasas, otras fórmulas, digamos, de obtener ingresos. He pretendido decir lo que he pretendido decir. Yo creo que usted lo ha entendido perfectamente, otra cosa es que...

Lo que sí es cierto es que quizá no haya sido preciso, y, si les parece, les voy a dar los detalles técnicos de sobre qué hipótesis está hecho el estudio. Lo digo porque me da la sensación de que ha podido haber algún error. El estudio parte de garantizar una rentabilidad mínima al concesionario del 2 por ciento. Por eso no peligra la concesión, por eso puede ser atractiva desde el principio, y también limita la rentabilidad al 8 por ciento. No es que coincida que la rentabilidad es entre el 2 y 8, es que el proyecto, tal y como se contempla, garantiza una rentabilidad mínima del 2, equivalente, más o menos, al IPC, con lo cual, digamos, en términos, en dinero de hoy, no habría ganancia de dinero y limita al 8 por ciento la rentabilidad.

Bien, en cualquiera de los casos, los datos de hipótesis contemplada son una inversión de 29.100 millones, 3.520 en el año 2001, 12.950 en el año 2002, 10.130 en el año 2003, 2.500 en el año 2004. El año de puesta en marcha la autovía es el año 2005; el número de kilómetros en esta primera fase es de 34; tipo de interés de deuda al 5 por ciento; tipo de interés de capitales propios el 8 por ciento; incremento de los precios, 2 por ciento; tasa de descuento financiero, 4 por ciento; período de concesión, 30 años; importe de inversión financiera con fondos propios, 20 por ciento. Gastos de conservación, 2'4 en conservación integral; 2'4 millones por kilómetro/año más por refuerzo de firmes, 3'2; mantenimiento del túnel del Perdón, 75 millones/año; gastos operativos de la empresa concesionaria, 50 millones/año; incremento de densidad,

está hecho por ligeros, pesados, no pesados, 2; revisión de incremento anual de tráfico, también en función de los períodos, entre el 4 por ciento y el 1'5 por ciento al final del período.

Quiero decir que el estudio está bastante más detallado. Entendía yo que no estábamos todavía en la fase de detallar el estudio, sino simplemente de que conociesen ustedes que el Gobierno de Navarra está analizando esa posibilidad y que, lógicamente, cuando la analice y la apruebe la traerá al Parlamento para su estudio, pero no estamos todavía en esa fase. Por eso creo recordar que he dicho que, efectivamente, en el proyecto de Presupuestos de este año hay una partida de 2.000 millones de financiación presupuestaria ordinaria, no hay financiación extrapresupuestaria, etcétera, hay 2.000 millones. Con lo cual, yo creo que ésa es la fórmula.

Lo que está claro es que el Gobierno en este asunto tiene la idea, no concreta, pero tiene la idea, lo que no tiene en este momento, no el Gobierno sino el partido que lo sustenta, son votos, y precisamente por eso es por lo que tenemos que madurarla a la hora de presentarla.

En cuanto a si es más cara, como se ha comentado, yo no sé si es más cara esta fórmula que la fórmula de endeudamiento ordinario. Todavía no hemos acabado de pagar las autovías. No sé si eso se está teniendo en cuenta. Quiero decir que todavía estamos pagando millones de intereses. En estos momentos, si no recuerdo mal, estamos cerca de los 9.000 millones de gastos financieros que todavía pagamos, con lo cual, aún es pronto para decir si es más cara o no. Me da la sensación de que con las fórmulas de amortización que estamos utilizando en estos momentos para amortizar deuda pública, sería más caro el endeudamiento que el peaje en la sombra, lo digo por el ritmo de amortización de deuda que estamos teniendo.

En cuanto a si fondos europeos o fondos de Madrid, me da la sensación de que es una carretera que difícilmente puede acceder a otros fondos y que, lógicamente, la tenemos que hacer como se han hecho siempre por la misma razón que como se ha hecho siempre. Quiero decir que no es una línea transfronteriza en la que Europa pueda tener un especial interés. Es una vía de gran capacidad similar a la del Norte en su día o a la vía de gran capacidad que nos une con Vitoria, que tampoco ha habido fondos que nos hayan ayudado a hacer eso.

En cuanto al segundo tramo, creo que no hay ninguna falta de claridad. Como les he dicho, estamos en el primer borrador, en un estudio, como usted quiera llamarlo. Indudablemente, no hay ningún problema, por lo menos desde nuestro punto de vista, para incluir en esta concesión el segundo

tramo. Al menos de tipo técnico no hay ningún problema para que la concesión inicialmente pueda ser de primero y segundo tramo. No hemos hecho los cálculos, sinceramente, de a cuánto saldría el kilómetro y, por tanto, no hemos hecho ninguna consulta a Bruselas, pero no le veo ningún problema. Pudiera hacerse también el primero y el segundo.

No es cierto, y permita que se lo diga, que el endeudamiento es fijo. Creo que casi todas las administraciones tienen endeudamiento variable. Y quizá sea una excepción Navarra, que tiene la mayor parte fijo, pero sinceramente casi todas las administraciones juegan con deuda variable. Con lo cual, considerar que el endeudamiento es fijo, en fin, yo le puedo asegurar que no, que no es un dato fijo, es un dato más bien variable.

En cuanto a si existe riesgo de quiebra en las compañías, que puede pasar, se lo he querido decir antes. Esta idea surge garantizando un 2 por ciento, con lo cual, entendemos que no habrá esa problemática, pero, en cualquiera de los casos, sí que me asombra una cosa, le preocupa a usted mucho el riesgo de la quiebra, pero le preocupa muy poco el riesgo de posibles sanciones por parte de Euro-ropa, eso le preocupa poquísimo. Yo no sé si es que todavía no se da cuenta de dónde estamos. No sé si no se da cuenta de que estamos en Europa y de que su modelo por ahora no ha triunfado en Europa. En Europa hay otro modelo que habla de niveles de endeudamiento, que habla de déficit, que habla de convergencia, y la verdad es que nos tenemos que someter un poquito a él, nos guste o no nos guste. No digo que su modelo sea bueno o malo, es que no ha triunfado, qué le vamos a hacer. Lo cierto es que tenemos riesgo de sanciones, eso siempre. Si hacemos un endeudamiento al estilo tradicional, quiero decir, acudiendo al déficit público, sí tenemos ese riesgo. Eso sí que es algo cierto. No sé si la compañía tendrá más avatares o no, lo otro sí que es un riesgo más o menos cierto.

En cuanto a si será la rentabilidad de los propietarios ajenos, déjelo usted a ver quiénes vienen, porque lo cierto es que en lo que yo sé en este tipo de proyectos los que más se están interesando son entidades financieras, que suman las dos rentabilidades, con lo cual, las ofertas suelen ser más atractivas. Suman la rentabilidad de los capitales ajenos y la rentabilidad del capital propio que obtienen. Deje usted que ellos hagan su cálculo. Nosotros ahí, si le parece, no nos metemos, si a nosotros nos entra dentro de un 2 y 8 y nos entra bien, en fin, yo le dejaría.

Por último, es cierto, y lo digo en contestación a la pregunta de Eusko Alkartasuna, que el Gobierno quiere que sea gratuitamente, no quiere otras cosas. Hoy, curiosamente, se vanagloriaba Basoza por los túneles de Arxanda, dice que no hay ni una peseta de dinero público. Nosotros queremos

que sea todo público. Lo digo porque parece que hay obras por ahí de las que todavía alguno se vanagloria.

En cualquier caso, a lo que iba es a que es cierto que los polígonos se autofinancian, pero se autofinancian a medio plazo, ése es el problema del Presupuesto. Es cierto que primero hay que hacer una inversión no sólo en suelo, sino también en accesos, etcétera, luego se venden y se autofinancian. Pero usted sabe que eso origina muchas tensiones en el Presupuesto, porque a la larga se financian, sin ninguna duda, y retorna ese presupuesto, pero en el corto plazo te ha hundido el Presupuesto anual, porque usted tiene que hacer una consignación de crédito sin ingresos. Ése es el problema, si tenemos muchas consignaciones de éstas en la actuación presupuestaria, te hunden un presupuesto. No hay forma de ajustar las cosas. Yo no digo que no se pueda, efectivamente, luego habrá un retorno, pero es que el Presupuesto es como es y funciona al año, lo cual, efectivamente, nos originaría tensiones. Hay cosas que igual no podríamos hacer, como es, por ejemplo, polígonos. Igual no podríamos hacerlos, y son rentables, efectivamente, a no ser que hagamos lo mismo, a no ser que también empleemos fórmulas privadas o fórmulas extrapresupuestarias o como usted quiera llamarles, pero me da la sensación de que es lo mismo.

En cuanto a la calidad, sin ninguna duda, yo estoy seguro de que los empleados de Obras Públicas, los directores de obra son unos auténticos profesionales y miran por la calidad. También estoy seguro de que los empresarios miran por la calidad. Pero me reconocerá usted que se pone mucho más cariño cuando algo es de uno mismo, quiero decir, cuando alguien tiene que hacer cualquier cosa que se va a comer él, le pone algo más de cariño y lo mira mejor, pero sin más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): Muchas gracias, señor Iribarren. Abrimos un segundo turno. En primer lugar, tiene la palabra el señor Alli.

SR. ALLI ARANGUREN: Muchas gracias, señor Presidente. En relación con la intervención del señor Palacios, al acabar la misma me ha recordado una frase de un filósofo que yo aprendí hace mucho, que decía que el estilo es el hombre y, por tanto, cada uno tiene un estilo de decir, de expresarse, de exponer, de manifestarse y de comportarse. Y es evidente que la capacidad de autocontrol del señor Palacios no le permite jamás de los jamases decir: "tú más", y reprochar a otro algunas cosas.

Le quiero recordar al señor Palacios que el mundo y Navarra existen mucho antes de que él viniese al mundo y viniese a nacer en la Comunidad Foral y que, por tanto, el Gobierno de Nava-

rra, la Diputación de Navarra tiene competencias sobre la materia muy anteriores al siglo XVIII por - que supongo que el Reino de Navarra tendría algu - na carretera y, por tanto, el Reino de Navarra tenía competencias en esa materia. Ésa es competencia histórica, y ha habido direcciones de caminos, departamentos de caminos desde hace muchos años y las infraestructuras que hoy tenemos existen y existirán, han existido antes de la llegada del señor Palacios al Gobierno y, sin duda, van a existir después de la salida del señor Palacios del Gobierno.

Y le quiero recordar, porque como él es más joven puede que no recuerde muchas cosas, que hace ya unos años, desde luego, antes de que yo llegase al Gobierno de Navarra, el Parlamento de Navarra aprobó un plan de inversiones públicas de la Comunidad Foral, a instancias o propuesto por el Gobierno que presidía el señor Urralburu, y que este Plan de inversiones públicas se desarrolló durante el segundo mandato del señor Urralburu y durante el primer Gobierno de Unión del Pueblo Navarro. En ese Plan de inversiones públicas de Navarra estaban obras públicas tan intrascendentes como la autovía del Norte, la autovía de La Barranca, la previsión del túnel de Belate, y todas estas obras fueron realizándose durante todo ese tiempo.

Con lo cual, es evidente que había una planificación, una organización, y cuando llegó él se encontró un departamento lleno de gente competente, de muchos proyectos y de muchas iniciativas elaboradas o en trance de elaboración y que, sin duda alguna, representan lo que es la continuidad en una administración antigua como la de la Comunidad Foral y que, por tanto, el cambio de Gobierno determina unas u otras prioridades, pero la estructura de la Administración existe, funciona, etcétera.

Por cierto, que gran parte de estas inversiones -todas ellas, como ha dicho el señor Consejero- hubo que hacerlas con cargo a endeudamiento, y una parte importante que al menos me cupo la responsabilidad de hacer fue dismantelar algunas estructuras de poder paralelo que estaban justificando determinados comportamientos, por ejemplo, con la autovía del Norte. Por cierto, en ese proceso de dismantelamiento de un mero problema ambiental que se estaba justificando, como ocurre casi siempre en esta tierra que se quiere justificar lo uno, lo otro y lo de más allá, con la existencia de la violencia, no recibió el Gobierno que yo presidí ni su predecesor en la Consejería de Obras Públicas determinados apoyos, al contrario, fuimos tachados de entreguistas a los violentos cuando decidimos resolver técnicamente, siguiendo el trazado previsto en el proyecto oficial, un determinado problema que había sido tomado como bandera

de la firmeza frente a la coacción y a la violencia. Luego el tiempo demostró de quién era la coacción, de quién era la violencia y, sobre todo, de quién era el beneficio.

En ese sentido, en aquellos momentos hubo los apoyos que hubo y no hubo los apoyos que no hubo. Al contrario, algunos utilizaron la ocasión precisamente para tratar de debilitar al Gobierno desde las filas del partido que apoyaba al Gobierno, incluso desde espacios de partidos próximos con los que luego se llegó a algún tipo de acuerdo político. Porque todos, señor Palacios, podemos contar episodios de comportamientos, de responsabilidades y de historias.

Por tanto, ha habido planificación y hoy hay otra planificación distinta que existe, señor Palacios, gracias, entre otras cosas, a que Convergencia le dio los votos en el Parlamento, porque, como ha reconocido muy bien, su Gobierno tiene los votos que tiene y la capacidad que tiene de sacar proyectos adelante. Y si el resto de los grupos no hubiésemos dado el apoyo, sin duda, hoy no estaríamos hablando del actual Plan de carreteras, que representa la continuidad con el Plan de inversiones que fue su predecesor y que fue ejecutado prácticamente en todo, aunque algunas de esas previsiones como el Canal de Navarra, etcétera, se ejecutarán durante muchos años, y previsiblemente pasarán muchos consejeros y gobiernos distintos para cuando ese viejo proyecto, que no es de este Gobierno, aunque haya firmado un determinado documento, representa el momento histórico actual, pero que no sería el actual si no hubiese habido otros gobiernos, otras actuaciones tanto en Navarra como en Madrid, que hubiesen puesto los medios para que todo eso pudiese ser llevado a la realidad.

Por tanto, demos a cada momento lo que tiene y a todos las aportaciones que van realizando desde el poder, desde la oposición y desde todos los espacios de la sociedad navarra, porque, al fin y al cabo, el Gobierno es lo que es, tiene la capacidad que tiene, y necesita del Parlamento en un sistema democrático como éste, sobre todo si no tiene mayoría ni siquiera apoyo suficiente en el proceso de investidura.

Sobre la importancia de las informaciones, mire usted, señor Palacios, dos grupos parlamentarios hemos tenido necesidad de pedir su comparecencia para que se nos explique algo que ustedes han ido transmitiendo a los medios de comunicación. Eso por lo menos representa una falta de respeto a la institución parlamentaria, si no es reflejo de una falta de convencimiento de la validez del modelo de democracia parlamentaria que tenemos en el país, porque transmitir a la opinión pública sin tener mayoría suficiente en el Parlamento, sin buscar el consenso en el Parlamento para crear un determi-

nado ambiente y ponerse medallas en período preelectoral, incluso trayendo a la responsable de Transportes de la Comisión Europea doña Loyola para pasearla por Navarra y que diga que una obra va a tener apoyo cuando todos sabemos, y el Gobierno el primero, que esa obra no es posible hoy por hoy porque el otro Gobierno afectado no está dispuesto, no deja de ser un ejercicio electorista o todo lo que se quiera, pero de gran irresponsabilidad política.

Y seguiremos, señores Consejeros, recordándoles que la primera institución que debe estar informada es el Parlamento de Navarra y que, por tanto, no busquen ustedes los apoyos desde la sociedad para presionar al Parlamento porque la mayoría de las fuerzas políticas no se van a dejar presionar. Busquen ustedes en la negociación política con las fuerzas políticas parlamentarias los votos que les faltan para sacar adelante los proyectos, porque si algo hay en este Parlamento es responsabilidad, y ustedes saben que en un momento dado, por el interés económico, social, del bienestar, de la mejora de las infraestructuras de Navarra, se renuncia a las actitudes partidistas, porque si fuese por actitudes partidistas este Gobierno estaría gobernando sólo con decretos forales y planteando la prórroga continua de los Presupuestos, por cierto, práctica que es legal aquí, es legal en el Estado y es legal en todas las comunidades. Digo esto porque algunos consideran que lo que no va con ellos, lo que no hacen ellos es ilegal.

Por tanto, yo les vuelvo a sugerir lo de antes. Vengan al Parlamento, explíquennos en el Parlamento y busquen los apoyos en el Parlamento, y que no tengamos necesidad los grupos parlamentarios día tras día de tener que ser el eco de lo que ustedes transmiten a los medios de comunicación para que la Cámara se pueda informar, porque luego no le sorprenda si en un momento dado la Cámara dice: busque los apoyos donde usted va buscándolos. Por tanto, las noticias son importantes, pero mucho más importante es que el Parlamento de Navarra sea el que colabore activamente, como tiene práctica de hacer, con el Gobierno de Navarra.

Ya me alegro de que el señor Consejero de Economía y Hacienda haya matizado que, efectivamente, el Gobierno considera válida, entrecomillado, la fórmula. Bueno, ya es algo que la considere válida, aunque no haya una decisión, porque entendemos que esta decisión viene condicionada por la consideración previa. Si es la que consideran válida, al final será objeto de la decisión. Bien es cierto que será objeto de la decisión si tiene apoyos, porque supongo que no estarán dispuestos a lanzar esto como reto al Parlamento, como otras veces ocurre, a ver qué hace el Parlamento con esta ley y nosotros siempre quedamos bien. Creo que el tema tiene

suficiente trascendencia como para que la decisión que se tome sea definitiva y sea, efectivamente, por una ley que esté negociada y consensuada y que, por tanto, no haya ningún problema.

Nuevamente se ha vuelto a insistir, señor Consejero de Economía y Hacienda, en Pamplona-Estella. Ha dicho que considera válida la fórmula de peaje en la sombra para Pamplona-Estella. Nos queda la duda de qué pasa con el resto, que es una duda que se ha planteado aquí, porque Pamplona-Estella es muy importante, es tan importante, señores Consejeros, como Madrid-Alcalá o, mejor, Madrid-Torrejón. Eso es lo importante. Torrejón-Medinaceli ya no parece que sea tan importante. Pues estamos en las mismas. Es interesante Pamplona-Estella porque es donde, efectivamente, hay beneficio asegurado. Y el Gobierno tendrá que ver o los estudios tendrán que ver si en esa fórmula conviene meter el magro y el tocino, es decir, si se va a una fórmula Pamplona-Estella sola, que va a tener todas las novias, o si se va a una fórmula que puede tener menos novias, que sería Pamplona-Logroño. Yo le sugiero que el estudio se haga con las dos alternativas, porque, evidentemente, la otra puede tener interés, pero, ciertamente, menos. Que se haga conjuntamente porque eso es lo que, evidentemente, nos da garantía de que todo se haga de un viaje, es decir, en un mismo proceso.

Sobre la no financiación de más carreteras por peaje, como propósito de futuro está bien, lo que nos tenemos que plantear es si esto tiene congruencia con la actualidad, por qué unos sí y otros no, sobre todo después de que el informe del Consejo de Navarra nos ha aclarado que, a su juicio, existe la concesión y que, por tanto, ya sólo caben dos opciones: o el rescate de la A-15 o la compra de las acciones del otro socio, porque en ese caso tendríamos la ficción de una persona jurídica interpuesta y ahí sí que no habría problemas de rescate, porque convertido el Gobierno de Navarra en el único socio, evidentemente, puede decidir cambiar el sistema en una junta general y, por tanto, podríamos estar hablando de una fórmula distinta, en la cual podríamos conseguir que, efectivamente, todos los navarros y navarras fuesen iguales, pero también todos los de fuera iguales, porque la fórmula de que los de fuera...

Mire, las autovías, dentro de Navarra y fuera de Navarra, las utilizamos todos los que circulamos, seamos vecinos o no, seamos de condición foral o no, por lo tanto, el principio a nosotros nos parece válido, señor Consejero. Nos parece válido pero para todos los supuestos y, por tanto, creo que este compromiso de no financiar más carreteras por peaje debe llevarse a todas sus consecuencias, ni la de Pamplona-Logroño ni la de Pamplona-Tudela, es decir, aplicarlo como regla general, porque así se ha aplicado en la autovía del Norte y en la auto-

vía de Sakana, y eso fue una decisión política mayoritaria del Parlamento de Navarra cuando decidió que el tratamiento fuese de autovía. ¿Por qué?, porque puede haber prioridades de ordenación del territorio, de integración territorial, de vertebración, de crear zonas de conexión y de potenciar zonas, como se ha dicho, y todos sabemos que se potencian más con autovías que con autopistas. El efecto desintegrador del territorio de la autopista, evidentemente, es integrador en la autovía.

Por tanto, yo le pediría que en su condición de Consejero de Economía se plantee seriamente la validez de esta fórmula con carácter universal en Navarra, en el pequeño universo de Navarra, y que busquen entonces la otra fórmula, no la del rescate, sino la de la negociación y la compra de las acciones, porque, evidentemente, tienen ustedes un teórico vendedor que está dispuesto a descapitalizar el Estado y que, por tanto, estará dispuesto a vender también las acciones que tiene en Audena-sa, como está dispuesto a vender el resto de las acciones que tiene en otras autopistas. Es cuestión de que negocien, igual esas buenas relaciones que llevan a que no haya aportación del Estado lleven a que se pueda hacer una compra en buenas condiciones.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): Señor Alli, sea breve.

SR. ALLI ARANGUREN: Termino ahora mismo. Lo de la rentabilidad, indudablemente, es un dato muy a tener en cuenta, sobre todo si ponemos como parámetro de referencia el IPC, porque eso, sin duda, nos va a llevar a una rentabilidad mínima superior al 2 por ciento, tal y como estamos hoy, y previsiblemente esto nos pueda llevar, sin duda, a garantizar una rentabilidad menor que la de los costos financieros de emisión de deuda. Pero, claro, si estamos hablando de deudas variables nos podemos acercar y entonces tendremos que ver qué interesa más. La deuda fija era por razones de mercado en ese momento, que se funcionaba con mercado de deuda fija. Si no recuerdo mal, también hay una emisión de deuda variable de conversión de una anterior de deuda fija. Es decir, que la coyuntura en el mercado financiero nos puede llevar a unas u otras fórmulas.

Por eso, y acabo ya, señor Presidente, yo le pediría al señor Consejero, sin ningún perjuicio sobre las fórmulas, que nos dé los estudios más sólidos y más detallados posibles y, señor Consejero, que no haya necesidad de que les pidamos una comparecencia ni de que les pidamos los estudios, que de buena relación institucional es que cuando ustedes tengan una cosa que necesitan traer al Parlamento, nos remitan la documentación para que la estudiemos todos los grupos, porque usted se verá en muchos casos asombrado de que aquí se

funciona con muchos menos prejuicios de los que el Gobierno, encastillado en sus posturas, cuando se le realiza control piensa que hay.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): Muchas gracias, señor Alli. Señor Catalán, tiene la palabra.

SR. CATALÁN HIGUERAS: Muchas gracias, señor Presidente. Nosotros también nos queremos sumar a ese gratis total que manifestaba ahora el señor Alli. O sea, todos los servicios que preste la Administración, todos, que sean gratis. Con los 392.000 millones que hay para el año 2001, a Unión del Pueblo Navarro también nos parece adecuado que el gratis total se extienda a todos y cada uno de los servicios, no solamente a la utilización de vías de comunicación.

Yo creo que no es bueno, y lo decía en mi anterior intervención, mezclarlo todo. Uno, que también es usuario, de los que están presentes en esta Comisión, del tramo más largo de la Autopista de Navarra, sabe las alternativas que hay en el caso concreto para bajar a su localidad, y en otros casos concretos, como la Barranca, no hay esas alternativas. Incluso hay que partir de un hecho fundamental: uno se encuentra la autovía de la Barranca o las comunicaciones con Vitoria de una forma determinada y tiene que decidir hacer una autovía, y otro se encuentra que hay una Autopista de Navarra y una carretera paralela y también tiene que tomar las medidas oportunas. En esa línea, yo creo que las medidas tomadas por el Gobierno en esta vía de comunicación han sido acertadas.

Por tanto, no es que diga este grupo político, sino que lo dice el propio usuario. Y basta circular en este caso concreto por la Autopista de Navarra para comprobar, y en algunos casos padecer, la situación que se ha generado con la importante fluidez de tráfico que discurre por la misma. Nada que decir del tema de los camiones, ésa es una cuestión que también está ahí y que creo que es al debe del Gobierno de Navarra y en algún caso concreto también del Partido Socialista, que no supo, desde nuestro punto de vista, sumarse y ponerse esa medalla. Pero, bueno, el tiempo dará y quitará razones. En este caso concreto el Consejo de Navarra ha vuelto a dar la razón a las posturas que defendía el Gobierno de Navarra.

En esa línea, nosotros también consideramos que se debe vencer, por otro lado, esa tentación a la que hacía referencia el señor Alli, y es lógico. Decía que el Gobierno tiene que manifestar sus estudios, que no hace falta que el Parlamento le llame, y más cuando es un gobierno minoritario. Yo creo, y estoy seguro de que usted, señor Alli, coincidirá conmigo, que muchas veces depende del papel que juegue cada uno. Cuando se está en el

Gobierno en forma minoritaria, se hace esa referencia de que hay que venir al Parlamento a buscar el consenso y el diálogo y cuando se está en el otro lado de la tapia se dice lo contrario. Es decir, que eso depende fundamentalmente del lado de la tapia en el que se esté a la hora de valorar la cuestión. Es un tema evidente, porque usted ha estado en un gobierno minoritario y los grupos de la oposición le decían eso, y ahora usted está en la oposición y le dice lo mismo al Gobierno, en este caso, de Unión del Pueblo Navarro.

En este caso concreto hacía usted referencia a la prórroga de los Presupuestos. También hay que tener en cuenta si se han remitido o no se han remitido los Presupuestos, que ésa es una cuestión, parece ser, un pequeño detalle, pero que debe tener su importancia, según dicen algunos juristas. Pero, bueno, igual es cuestión de que se haga alguna tesis doctoral al respecto y salgamos todos de la dudas.

El Consejero de Economía buscaba ejemplos de fórmulas fuera de la fórmula inicial, que era el Presupuesto ordinario de los gobiernos, y buscaba las referencias de la Comunidad Autónoma de Murcia e incluso también de la Comunidad Autónoma de Madrid. Si me lo permiten, señores Consejeros, me voy a ir un poquito más cerca, incluso le voy a dar la razón al señor Consejero cuando decía que hay posibilidades o hay momentos en que las entidades financieras están muy interesadas en entrar en esta cuestión, en buscar el sistema de pago aplazado. Simplemente me voy a remitir a lo que venía recogido ayer martes, día 21 de noviembre, en el diario El Correo, que manifestaba que la Diputación de Vizcaya –creo recordar que gobernada por Partido Nacionalista Vasco y Eusko Alkartasuna– tardará trece años en pagar el corredor del Txorierrri. Y decía: El Banco Europeo de Inversiones, el BBVA y también el BVK participarán en el plan de financiación. Y manifestaba la información: El sistema de pago aplazado se hará durante diez años a partir de la financiación de las obras. Éste es un ejemplo concreto, cercano, incluso de partidos presentes también en la Comunidad Foral de Navarra, que tienen responsabilidades, y es evidente que en esa línea este sistema y estas fórmulas que se dan aparte de la número uno, a la que hemos hecho referencia, de recogerlo única y exclusivamente en los Presupuestos Generales de Navarra, pues también se dan en otras comunidades, y yo creo que también es bueno tenerlo en cuenta. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): Muchas gracias, señor Catalán. El señor Nuin tiene la palabra.

SR. NUIN MORENO: Muchas gracias, señor Presidente. Creo que en esta ocasión el debate no está, al contrario de lo que decía el portavoz de

UPN, en el gratis total, porque ése no es el debate, no es el caso, pues, se elija la alternativa que se elija, quienes va a pagar las infraestructuras en ambas alternativas van a ser los ciudadanos a través de los impuestos. Por lo tanto, la cuestión aquí no es el debate tan expresivamente ilustrado por el señor Catalán de gratis total.

Aquí estamos entre diferentes posibilidades de financiación, todas ellas implican endeudamiento en las administraciones públicas, y ver cuál es la mejor. Por cierto, desde Europa, si realmente fueran coherentes a la hora de medir el nivel de endeudamiento de las administraciones públicas, incluirían estas operaciones a la hora de contabilizar y medir el nivel de endeudamiento de las administraciones públicas. Las tendrían que medir, porque esto es endeudamiento público. Lo digo porque usted se siente, al parecer, identificado con el Consejero de Economía, con los vientos que corren de Europa y es evidente que ahí falla algo, se nos quiere esconder algo o simplemente bajo una cuestión puramente formalista, y es que en las Cuentas Generales de las Administraciones Públicas no aparezca un nivel determinado de endeudamiento, se quiere obligar a que no se financien infraestructuras con la opción uno, pero sí se puedan financiar con otras opciones que también son endeudamiento. Por lo tanto, se quiere, utilizando una excusa meramente formalista, inducir a las administraciones públicas que sí pueden recurrir al endeudamiento, porque tienen capacidad y salud financiera para hacerlo, a recurrir solamente a determinadas opciones. Y eso es hacer trampa, eso no es jugar claramente con los ciudadanos en el debate político. En todo caso, ése es un planteamiento que nosotros queremos manifestar y realizar.

Desde luego, nosotros no aceptamos la dicotomía que aquí se está planteando: o se elige la opción uno y entonces se tarda veinte años en ejecutar una determinada infraestructura o se elige la opción dos y son cuatro años. Nosotros no aceptamos, de entrada, que ése sea el planteamiento correcto. La Administración foral de Navarra tiene capacidad financiera para recurrir a la opción uno, a la opción de endeudamiento presupuestario porque tiene una situación que se lo permite. Por lo tanto, desde el punto de vista de la salud financiera de la Comunidad Foral de Navarra, ésa es una opción viable y que permite no en un plazo de veinte años, sino en un plazo cuatro o cinco, ejecutar esa obra, porque, si no, tampoco sería posible ejecutarlo de la segunda manera.

Respecto a los ejemplos que se ponen de ejecución de infraestructuras con esta modalidad, hombre, sí tiene peso y validez a efectos del debate político lo que pueda decidir la Diputación de Vizcaya porque es una administración con un nivel competencial en materia presupuestaria y de ingre-

... *sos importante. Por tanto, la orientación que siga o las decisiones que tome se puede pensar que se toman también desde unos parámetros similares a los que pueden existir a la hora de tomar decisiones en la Administración Pública de Navarra. Pero no lo que haga la Administración murciana o lo que haga la Administración castellano-manchega. Evidentemente, su régimen financiero les obliga muchas veces a aceptar la fórmula de financiación que les garanticen los Presupuestos Generales del Estado y, por lo tanto, que decida la Administración que va a poner la financiación. Con lo cual, puestos también a aceptar determinados ejemplos como argumentos de autoridad en relación con por dónde van determinados vientos a la hora de orientar estas financiaciones, habría que ver cada obra, en cada sitio, quién financia, cómo se financia y de qué forma se encara esta cuestión.*

Por último, en su primera exposición, el Consejero de Economía ha hecho un comentario al que antes no he hecho referencia, pero ahora sí voy a hacerla, respecto a que las inversiones al final siempre las financian los bancos. Hombre, puede que sí, puede que no. Yo quiero recordar que en los últimos cinco años la inversión pública en Navarra y también del Departamento de Obras Públicas por encima de los 20.000 millones de pesetas no se han financiado con endeudamiento. Aquí el ahorro corriente ha sido importante, el gasto corriente ha sido muy inferior a los ingresos fiscales, por lo tanto, ha habido un ahorro corriente que ha permitido financiar inversiones muy importantes, cerca de las al 5 por ciento del PIB, últimamente más cercanas al 4, con lo cual, creo que esa evolución ya, en caso de consolidarse en estos años, sería negativa, pero muy importante es que no han requerido endeudamiento desde la política presupuestaria. Ahora, evidentemente, eso también exige una determinada política fiscal, una determinada política de ingreso, una determinada política presupuestaria global, en definitiva. Nada más y gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): *Muchas gracias, señor Nuin. Señor Palacios, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Brevemente voy a contestar al señor Alli. Él ha dicho que Navarra tenía competencias en materia de carreteras antes de 1783. Lo que yo he dicho es que es a partir de esa fecha, 1783, cuando Navarra tiene competencias plenas en materia de carreteras. Se las concedió el rey Carlos VI de Navarra, Carlos III de Castilla. Estoy totalmente de acuerdo con él en que cuando yo entré en el Gobierno como Consejero de Obras Públicas ya existían infraestructuras y que cuando yo me vaya existirán también.*

En lo que tengo que insistir es que cuando el señor Alli dejó las responsabilidades de gobierno no existía ninguna planificación, y, si no, que me lo demuestre. Lo único que hubo fue ese plan de los años 80 que él ha citado, en el que estaban los grandes ejes del momento, es decir, la autovía de Leizaran, la autovía de La Barranca, los túneles de Belate. Pero no había una planificación de todo lo que tenía que ser la red de carreteras, como el primer plan de carreteras, que es definir cómo tienen que ser cuando termine, después de ocho años, en el año 2005, no sólo las vías de gran capacidad, las autovías y las duplicaciones de calzada, sino la red de interés general, la red de interés de la Comunidad, la red comarcal y la red local. Eso es lo que se ha hecho. Cuando nosotros llegamos no había ninguna planificación. Tenían encargado algún proyecto, proyecto que se retrasó mucho tiempo porque, como nos decían los proyectistas: es que ahora queréis que los proyectos se hagan bien. Eso es lo que hay, nada más y nada menos.

Ha citado el dictamen del Consejo de Navarra. Yo he tenido la oportunidad de leer en el Diario de Sesiones de esta Comisión del día 25 de mayo las magistrales intervenciones del señor Alli, las largas intervenciones, la gran lección de derecho administrativo que daba de los horizontes nuevos que se abrían, de los documentos capitales que faltaban, y la verdad es que me parece que el Consejo de Navarra, que es el órgano asesor máximo de la Comunidad, le da al cien por cien la razón al Gobierno y ni en un 1 por ciento se la da al señor Alli.

Por último, sobre lo del talante de las personas, parece que uno es aquí el ogro. Bueno, pues él recordará momentos anteriores en que hacía insinuaciones de paso a determinadas siglas, de amigos de crisis en el Gobierno que hacía en el otoño del 94 o una entrevista en la radio que le hacían el mismo día en que el entonces todavía candidato a Presidente del Gobierno señor Sanz hacía público el que iba a ser su gobierno y en la que iba calificando o descalificando a todos los que iban a formar parte de ese gobierno menos al que en estos momentos está en el uso de la palabra. Él sabrá por qué ha cambiado. Nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): *Muchas gracias, señor Consejero. Agradecemos la presencia de los miembros del Gobierno, señores Palacios e Iribarren, por la información que nos han dado en esta Comisión y hacemos un receso para continuar con el segundo punto. Muchas gracias.*

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 18 HORAS Y 50 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESION A LAS 18 HORAS Y 55 MINUTOS.)

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a elaborar un marco de referencia referido a los diferentes supuestos de empresas públicas, organismos autónomos y otros entes dependientes del Gobierno de Navarra, presentada por el G.P. Convergencia de Demócratas de Navarra.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): *Se reanuda la sesión. Entramos en el segundo punto del orden del día: Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a elaborar un marco de referencia referido a los diferentes supuestos de empresas públicas, organismos autónomos y otros entes dependientes del Gobierno de Navarra, presentada por el Grupo Parlamentario Convergencia de Demócratas de Navarra. Para su defensa tiene la palabra el señor Alli.*

SR. ALLI ARANGUREN: *Gracias, señor Presidente. Señorías. Esta moción trae causa de una primera moción que, presentada por nuestro grupo, fue objeto de una enmienda formulada por el Partido Socialista con la misma pretensión, pero instrumentalizando un informe de la Cámara de Comptos, con la idea de que la Cámara de Comptos informase, efectivamente, de cuál era, a su juicio, el estado actual del régimen de los organismos autónomos, empresas públicas y de todos los entes dependientes del Gobierno de Navarra, porque sucesivamente la Cámara de Comptos iba señalando algunos déficits en su modelo organizativo, falta de regulación, etcétera.*

Emitido el informe por la Cámara de Comptos, hizo un estudio de todos los organismos, llegó a una serie de conclusiones que son las que justifican y están recogidas en el fundamento de esta moción, en el sentido de que falta una regulación y tenemos que aplicar la regulación estatal, de que no hay un registro general de estas entidades, que, por tanto, esto impide conocer con exactitud todas las existentes y, asimismo, por las dificultades jurídicas para definir algunas de las entidades que se agrupan bajo la denominación de entes, que es un conjunto absolutamente heterogéneo.

Se utilizan distintas figuras, no existe un modelo de autoorganización, no existe un marco normativo, las contrataciones están poco controladas, y la Cámara de Comptos termina diciendo, señalando o recomendando establecer una norma marco que sirva de referencia para conocer cuál debe ser la normativa que rija en los diferentes supuestos que se pueden plantear, y que en la medida de lo posible homogeneice los diferentes aspectos de gestión como la composición de los consejos, la forma de realizar los encargos, los precios a aplicar, etcétera.

Por tanto, parece evidente, y es lo que se termina pidiendo, que el Parlamento inste al Gobierno de Navarra a remitir una norma que regule todo lo relativo a los organismos autónomos, empresas públicas y entes dependientes del Gobierno de Navarra, con objeto de que haya un marco normativo, un modelo de organización. Y también añadimos un apartado 3 que hace referencia al convenio autonómico del personal de este tipo de entes, que hoy no tienen un convenio único, que tienen una demanda permanente de asimilación en su régimen al propio de la Administración de la Comunidad Foral, porque además este convenio sería un buen instrumento para el establecimiento de la jornada de 35 horas.

En definitiva, me remito a la fundamentación y a los puntos concretos que persiguen fundamentalmente, como digo, este establecimiento de un régimen jurídico de este tipo de organismos. Gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): *Muchas gracias, señor Alli. ¿Grupos que desean intervenir a favor? Tiene la palabra el señor Cristóbal.*

SR. CRISTÓBAL GARCÍA: *Muy brevemente porque, como ya ha dicho el señor Alli, esta moción nace de un informe que se solicitó a la Cámara de Comptos por parte de mi grupo. Desde que nació en Navarra la Hacienda Tributaria algunos grupos tuvimos un especial interés en conocer la situación de los organismos autónomos en general y de algunos en particular. La Cámara de Comptos emitió su informe y nos parece que las consideraciones que se proponen en esta moción son plenamente asimilables al contenido de este informe. Nos parece que es necesario que se elabore este marco de referencia y, por lo tanto, vamos a apoyar la moción.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): *Muchas gracias, señor Cristóbal. El señor Barrena tiene la palabra.*

SR. BARRENA ARZA: *Gracias, señor Presidente. voy a ser breve porque los anteriores portavoces con la presentación y con la argumentación han situado perfectamente la argumentación que también podía utilizar nuestro grupo parlamentario. No es la primera vez que llega este tema al debate en esta Cámara y, desde luego, nosotros siempre hemos coincidido que por parte del Gobierno foral hay una tendencia manifiesta a la proliferación de entes autónomos de gestión que, a nuestro entender, muchas veces se ocasiona una labor en detrimento del control que este Parlamento tiene que ejercer sobre este tipo de empresas públicas.*

Como se ha comentado y es patente en la moción, la Cámara de Comptos también ha insistido en más de una ocasión en ese déficit y en esa

falta de regulación normativa al respecto. Por lo tanto, nuestro grupo ve y hace votos para que se haga, para que los tres puntos que se contemplan en esta moción, desde luego, puedan traer a este Parlamento por la iniciativa del Gobierno, por esta petición, claro, que de alguna manera se regule y se establezca una norma marco que sirva de referencia, como bien se señala en la moción, y que acabe, de alguna manera, con esta arbitrariedad que se viene utilizando al respecto.

Por lo tanto, nuestro grupo va a apoyar la moción del CDN.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): *Muchas gracias, señor Barrena. Señor Nuin, tiene la palabra.*

SR. NUIN MORENO: *Muchas gracias, señor Presidente. Vamos a apoyar la moción que presenta CDN. Compartimos los argumentos que da. Nosotros no tenemos ninguna posición contraria de entrada a la existencia y a la utilización por parte de las administraciones públicas, de empresas públicas, de organismos autónomos o de otros entes dependientes del Gobierno de Navarra, pero sí es cierto que lo que algunos entienden como proceso de modernización de la Administración Pública implica una utilización cada vez mayor de estos instrumentos y bueno será que contemos también en Navarra con un marco de referencia que acote de forma debida el funcionamiento de este tipo de organismos.*

Por lo tanto, tal y como lo ha solicitado también la propia Cámara de Comptos, nosotros apoyaremos la moción.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): *Muchas gracias, señor Nuin. Señor Aierdi, tiene la palabra.*

SR. AIERDI FERNÁNDEZ DE BARRENA: *Únicamente para manifestar el sentido positivo del voto de nuestro grupo por los mismos argumentos que se han señalado por otros grupos anteriormente.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): *Muchas gracias. ¿Turno en contra? El señor Catalán tiene la palabra.*

SR. CATALÁN HIGUERAS: *Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes. Yo creo que, a diferencia de lo que manifestaban algunos grupos políticos, no hay un vacío legal en esta cuestión. Incluso en la exposición de motivos de la propia moción se hace también referencia a la norma estatal, que en caso de no haber una norma foral es de aplicación.*

En esa línea, sí que hay que reconocer que esto parte de una moción presentada en su día por Convergencia de Demócratas de Navarra, en la que este grupo político también planteó una serie de dudas o de reflexiones sobre necesidades que en

algunos casos concretos de vigencia tenían algunos gobiernos autónomos. Poníamos, creo recordar, el ejemplo del Instituto Navarro de la Mujer, Instituto Navarro de Deporte y Juventud, etcétera, algunas cuestiones de estas características que también podían verse afectadas por cuestiones recogidas en esta moción.

Por otro lado, también es evidente que hay una Ley Foral de contratos y una Ley de gobierno, que también regula cuestiones de estas características, pero lo que es evidente es que se puede profundizar, avanzar en lo que viene recogido, no sólo porque lo diga la Cámara de Comptos, sino porque también algunos grupos hemos manifestado nuestro interés en que algunas de estas cuestiones sean recogidas y sean reguladas.

Por lo tanto, este grupo político va a apoyar los dos primeros puntos recogidos en su moción, y por eso pido la votación separada al proponente. Y no podríamos apoyar, y de ahí nuestra intervención en el turno en contra, el tercero de ellos, porque realmente nos genera dudas, incluso dudas jurídicas por la información que se nos ha facilitado, si realmente esto va a ser una posibilidad. Independiente de estas dudas jurídicas, también es evidente que hay que mantener un convenio laboral entre las propias empresas, organismos autónomos o sociedades con los trabajadores a la hora de aplicar diferentes medidas, en este caso el tema de las 35 horas. Por lo tanto, creemos que por decreto, por así decirlo, no es la forma más adecuada de abordar cuestiones de estas características, independientemente, como digo, de que en algunos casos concretos, como pueden ser las sociedades públicas o sociedades incluso en algunos casos que pudieran estar participadas por el Gobierno de Navarra y que pudieran tener o pudiesen verse afectadas, que no quiere decir que se vean afectadas, nos genera, como digo, serias dudas su legalidad.

Por lo tanto, pedimos al proponente la votación separada, si es posible, del primero y del segundo punto de forma conjunta, y del tercero aparte para manifestar nuestro voto negativo. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): *Muchas gracias, señor Catalán. Turno de réplica, señor Alli.*

SR. ALLI ARANGUREN: *Muchas gracias. Gracias a todos los grupos por su apoyo a la iniciativa y manifiesto al grupo de Unión del Pueblo Navarro que por mi parte no hay ningún problema en separar la votación y le agradezco también el apoyo a los dos primeros puntos, porque es evidente, es congruente con su postura en relación con el tema de las 35 horas que no apoye el tercero.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. González Mateo): *Muchas gracias, señor Alli. Termina - do el debate de la moción, vamos a votar por pun -*

tos. ¿Votos a favor de los puntos primero y segundo? 13 votos a favor. Se aprueban por unanimidad.

Votamos el tercer punto. ¿Votos a favor? 7. ¿Votos en contra? 6. Por tanto, se aprueba también el tercer punto por 7 votos a favor y 6 en contra.

Muchas gracias. No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

(SE LEVANTA LA SESION A LAS 19 HORAS Y 5 MINUTOS.)