



DIARIO DE SESIONES  
DEL  
**PARLAMENTO DE NAVARRA**

---

VII Legislatura

Pamplona, 18 de octubre de 2007

NÚM. 3

---

**COMISIÓN DE ECONOMÍA Y HACIENDA**

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.<sup>ª</sup> REYES CARMONA BLASCO

**SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 18 DE OCTUBRE DE 2007**

**ORDEN DEL DÍA**

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces y a petición del Gobierno de Navarra, del Consejero de Economía y Hacienda para informar sobre la posición del Gobierno en relación con el contenido, conclusiones y recomendaciones del [informe de fiscalización](#) sobre Gastos futuros derivados de la Autovía del Camino, las zonas regables del Canal de Navarra y el Montepío de Funcionarios.

## SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 33 minutos.

**Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces y a petición del Gobierno de Navarra, del Consejero de Economía y Hacienda para informar sobre la posición del Gobierno en relación con el contenido, conclusiones y recomendaciones del informe de fiscalización sobre Gastos futuros derivados de la Autovía del Camino, las zonas regables del Canal de Navarra y el Montepío de Funcionarios (Pág. 2).**

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra el señor Erro Armendáriz

(A.P.F. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua) (Pág. 2).

A continuación interviene el Consejero de Economía y Hacienda, señor Miranda Simavilla (Pág. 3).

En el turno de intervenciones de los grupos parlamentarios toman la palabra los señores Erro Armendáriz, García Adanero (G.P. Unión del Pueblo Navarro), Ramirez Erro (G.P. Nafarroa Bai), Lizarbe Baztán (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra) y Burguete Torres (A.P.F. Convergencia de Demócratas de Navarra), a quienes responde, tras cada intervención, el Consejero de Economía y Hacienda (Pág. 9).

En el segundo turno interviene el señor Erro Armendáriz, a quien responde el Consejero de Economía y Hacienda (Pág. 23).

Se levanta la sesión a las 18 horas y 38 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 16 HORAS Y 33 MINUTOS.)

**Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces y a petición del Gobierno de Navarra, del Consejero de Economía y Hacienda para informar sobre la posición del Gobierno en relación con el contenido, conclusiones y recomendaciones del informe de fiscalización sobre Gastos futuros derivados de la Autovía del Camino, las zonas regables del Canal de Navarra y el Montepío de Funcionarios.**

SRA. PRESIDENTA (Sra. Carmona Blasco): *Buenas tardes a todos. Iniciamos la sesión de esta Comisión de Economía y Hacienda. Damos la bienvenida, en primer lugar, al señor Consejero de Economía y Hacienda. Comenzamos con el único punto en el orden del día: Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces y a petición del Gobierno de Navarra, del Consejero de Economía y Hacienda para informar sobre la posición del Gobierno en relación con el contenido, conclusiones y recomendaciones del informe de fiscalización sobre gastos futuros derivados de la Autovía del Camino, las zonas regables del Canal de Navarra y el montepío de funcionarios. Tiene la palabra, en primer lugar, el portavoz de Izquierda Unida, señor Erro.*

SR. ERRO ARMENDÁRIZ: *Gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, arratsalde on. Quiero saludar a los trabajadores del Parlamento, de los medios de comunicación, a los compañeros Parla-*

*mentarios y Parlamentarias y, por supuesto, al Consejero de Economía y Hacienda, señor Miranda.*

*En primer lugar, tengo aquí el escrito de solicitud, de fecha 27 de septiembre de 2007, de una información de los informes jurídicos, internos y externos, así como los de la intervención general que el Gobierno de Navarra ya ha encargado para interpretar y resolver las revisiones de precios realizadas por la empresa concesionaria de la Autovía del Camino, y no hemos tenido respuesta, veintitún días después, por el Gobierno de Navarra sobre esta información, evidentemente, necesitaría, básica y fundamental para poder desarrollar esta comparecencia en unas mínimas condiciones. Me acabo de repasar el Reglamento y veo que el Gobierno tiene veinte días para entregarnos o darnos las razones por las cuales no lo puede hacer y, en ese sentido, la verdad es que lamentamos que esa voluntad expresada por el candidato entonces a la Presidencia del Gobierno en su debate de investidura de colaboración con este Parlamento, por lo menos en este aspecto no haya sido tenida en cuenta y, sobre todo, a la hora de poder sostener esta comparecencia en términos quizás de mayor rigor o de mayor información, al menos, para poder desarrollarla.*

*Dicho esto, quiero señalar que a nuestro grupo le parece que el informe de la Cámara de Comptos tenía una serie de consideraciones muy importantes y de entidad –incluso de gravedad, me atrevería a comentar– en relación con lo que han sido las obras, fundamentalmente de la Autovía del Camino, de la A-12, y en ese sentido, evidentemen-*

te, las alegaciones que presenta el Gobierno a ese informe nos parecen exclusivamente explicativas de lo acontecido, en ningún caso valorativas o planteando elementos que puedan poner en cuestión el mismo. Por ello, me interesaría que el Consejero esta tarde nos dijera qué informes económicos sostienen, en primer lugar, la bondad del peaje en la sombra a resultas de la actuación que ha habido. No hay ningún tipo de informe económico, por lo menos a disposición de esta agrupación de Parlamentarios, que sostenga la justificación de ese peaje en la sombra. Se ha visto que este peaje en la sombra viene a encarecer el coste de las obras de una forma muy importante y en algunos casos injustificada, a juicio de la Cámara de Comptos, en dos capítulos muy determinantes, como son la aceleración de las obras y la revisión de los precios que no se ajustan, a juicio de la Cámara de Comptos, a lo estipulado en los pliegos, pliegos que fueron modificados a petición de la empresa concesionaria, cosa que fue aceptado por la Administración Foral. Nos gustaría saber la justificación de los mismos porque, evidentemente, generan dudas muy importantes en relación con esta revisión de los pliegos.

También nos gustaría conocer la autoría de los pliegos del contrato, quién realizó esos pliegos, si fue la empresa concesionaria o el Gobierno de Navarra. Y, por último, también nos gustaría conocer si tiene voluntad el Consejero, el Gobierno de Navarra, de revisar de oficio los actos administrativos cuestionados por la Cámara de Comptos en su informe. Por mi parte, nada más de momento y espero la contestación del Consejero.

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

SR. CONSEJERO DE ECONOMÍA Y HACIENDA (Sr. Miranda Simavilla): Buenas tardes a todos, en particular al señor Erro como peticionario de esta comparecencia que también, como todos ustedes saben, fue pedida por mí mismo al hilo de lo que estaba sucediendo con la información producida a raíz de la presentación por la Cámara de Comptos del informe sobre diversos gastos que tiene el Gobierno de Navarra que afrontar en los próximos ejercicios.

Antes de entrar en la comparecencia que tengo preparada, me gustaría responder, aunque sea brevemente, a alguna de las aseveraciones que ha hecho. En primer lugar, dice que no ha recibido información de los informes que respaldan las diversas modificaciones del contrato. Bueno, tengo que decir que esto le compete en este momento al Departamento de Obras Públicas y que por mi parte les haré llegar de inmediato este comentario para que cumplan, como siempre ha sido así por los diferentes departamentos, con el

Parlamento de Navarra. Siempre hemos dicho que habrá pocos gobiernos en España que cumplen con el Parlamento con la prontitud, el rigor y los plazos en cuanto a la contestación de información, preguntas, etcétera. No hay más que leer las memorias de otros Parlamentos, en donde gobiernan otros partidos políticos, para ver cómo tratan a sus Parlamentos respectivos. Entonces, tenemos a gala contestar a todo lo que se nos pregunta y a todas las informaciones que se nos solicitan, bueno, pues en este caso por un día no se ha recibido –no sé si será por un día, por dos o por los que sea–, pero, en definitiva, seguro que esta información que, por otra parte, no viene más que a ratificar, a respaldar, a cimentar todo lo que ahora voy a decir, pues casi me alegraría de que la hubiera tenido, porque igual nos ahorrábamos la comparecencia y nos íbamos a tomar un café después de que se hubiera leído usted toda la información que respalda las actuaciones del Gobierno de Navarra.

Dicho esto, también hace usted una aseveración diciendo que no hay ningún estudio económico que respalde el peaje en la sombra de la Autovía Pamplona-Logroño y le tengo que decir que es todo lo contrario. Precisamente la ley que aprobó poner en marcha esta infraestructura exigía la realización de un estudio económico-financiero de este proyecto. Ese estudio fue realizado, fue un estudio amplísimo, un estudio plenamente documentado y que está también a disposición de su señoría, y por eso me ha dicho que no ha recibido la información, en eso, por supuesto, tiene razón, es decir, no es cierto que no hay ningún estudio económico sino que existe el correspondiente estudio económico-financiero de esta infraestructura previo a su licitación. Eso es lo que permitió, entre otras cosas, establecer los parámetros correspondientes al régimen tarifario de esta Autovía.

También ha hecho usted una aseveración que creo que merece la pena ser comentada: este procedimiento viene a encarecer el coste de las obras. Bueno, pues es una afirmación que tendría usted que demostrar. Si hace al caso, a lo largo de la tarde podríamos hacer otras consideraciones de índole económica respecto de cómo se pueden financiar las obras públicas en Navarra, en España y en Europa y, entonces, si hace al caso lo haríamos, pero decir que el sistema de peaje en la sombra viene a encarecer el coste de las obras no es cierto. Las obras cuestan lo que cuestan. Lo que puede encarecer es la financiación y, como para financiar obra pública, hay varios sistemas, este es uno, o sea, las obras no se encarecen por ejecutarlas con un sistema de financiación u otro.

También dice que este procedimiento lleva a modificaciones tales como las que hemos contemplado: la revisión de precios y la aceleración. Tampoco es cierto, porque, evidentemente, nada

*tiene que ver que la Administración haya aceptado una reclamación y puesto en marcha una iniciativa como es una aceleración de obras –que también voy a explicar– y no tiene nada que ver, evidentemente, con el sistema de financiación de las obras.*

*¿Quién realizó los pliegos del contrato? Es una pregunta nueva pero, en fin, no tengo ninguna duda en responderla: lo hicimos nosotros. Y eso casi hasta me rejuvenece, quiero decir que, si le explico los cientos de horas que dedicó la Administración a redactar el pliego de la Autovía del Camino, me gustaría que nos hubiera acompañado en aquel arduo trabajo. Lo que sí le puedo decir, y lo he traído, es que pliego-contrato, contrato-pliego, al fin y al cabo viene a ser lo mismo sucesivamente en el tiempo, y este pequeño tomo que está aquí es el contrato de la Autovía del Camino. Entonces, quiero decir que no es que quiera alardear de nada, pero viene a decir que cuando la Administración es capaz de alcanzar contratos de esta envergadura, pues es evidente que hay cierto trabajo detrás. En definitiva, a su pregunta de quién realizó el pliego, le respondo que expresamente la Administración, expresamente el Departamento de Obras Públicas en colaboración con el Departamento de Economía y Hacienda.*

*Si no le importa, creo que procede ya que entre en lo que es propiamente la intervención que tenía confeccionada para poder atender tanto a su solicitud de comparecencia como a mi propia solicitud de intentar explicar lo acontecido en relación con este informe. Por tanto, paso a leerla. Les agradezco haberme brindado esta oportunidad de comparecer a petición propia, y a petición del representante de Izquierda Unida, ante esta Comisión de Economía y Hacienda del Parlamento para facilitarles la información correspondiente por el Gobierno de Navarra respecto del contenido del informe de la Cámara de Comptos en relación con la Autovía del Camino y otros compromisos económicos a largo plazo y, particularmente, sobre el estado de opinión que se ha creado en torno al coste económico de la Autovía del Camino, como consecuencia de la publicación de dicho informe y la interpretación de su contenido.*

*La Autovía del Camino es, sin duda, una obra emblemática acometida por el Gobierno anterior, pero que tiene su origen en la legislatura 1999-2003 y que, sin duda, toca rendir cuentas en esta legislatura que ahora se acaba de iniciar en el año 2007. Así pues, aunque este expediente ha sido tratado en tres legislaturas diferentes y consecutivas, se da la circunstancia de que en todas ellas ha sido respaldado por los partidos que hoy ocupan el Gobierno de Navarra, es decir, por UPN y CDN, y que en este devenir me ha tocado el orgullo de haber podido intervenir de forma personal y muy directa, junto con otros muchos responsables políticos y técnicos, tanto en la gestación de la*

*idea como en su preparación, en la contratación de las obras, en la gestión de su construcción y, por último, en su puesta en servicio y ahora en su liquidación y explicación económica.*

*Por tanto, vengo encantado a este Parlamento a cerrar el ciclo de esta singular obra pública en Navarra, que se inició formalmente en octubre del año 2001 con la aprobación de la ley foral que habilitó al Gobierno de Navarra a construir la Autovía entre Pamplona y Logroño mediante el sistema de financiación de peaje en la sombra, que tuvo su punto culminante con la finalización de la totalidad de la Autovía el día 27 de septiembre del año 2006, siete meses antes del plazo contractual inicial, y que concluyó en su totalidad el pasado mes de julio de 2007 con la puesta en servicio del último tramo de carretera local de los construidos simultáneamente con esta obra, es decir, el tramo correspondiente a la carretera del Portillo de Oleja. Con base en ello y al debate suscitado como consecuencia del informe de la Cámara de Comptos, que ha resaltado dos aspectos de carácter administrativo y económico habidos durante el desarrollo de la construcción de esta obra, paso a hacer la exposición de mi comparecencia.*

*En primer lugar, quiero hacer una referencia a la Cámara de Comptos y sus informes. Personalmente no vengo a este Parlamento de Navarra ni a comentar el informe emitido por la Cámara de Comptos ni mucho menos a criticar a dicha institución. La Cámara de Comptos es para este Consejero que les habla una institución que le merece el máximo respeto, que considero de la máxima utilidad y cuyos trabajos siempre permiten a la Administración Pública introducir mejoras en su funcionamiento. Además, desde el punto de vista político, la Cámara de Comptos junto con otras instituciones similares son, en mi modesta opinión y con todos los respetos, los guardarráiles del sistema democrático. Por similitud con el tema que hoy nos ocupa, en mi opinión la democracia es una amplia autovía por la que podemos circular cómodamente ciudadanos y gobiernos, pero donde no está de más que haya sistemas de protección lateral para evitar accidentes no deseados.*

*He de decir que desde el Departamento de Obras Públicas siempre he mantenido el máximo nivel de colaboración con la Cámara de Comptos, y así lo seguiré haciendo desde mi nueva responsabilidad de Consejero de Economía y Hacienda. También puedo decir que en todo aquello que ha habido que mejorar a instancias de este organismo, así lo hemos hecho. Pongo, por ejemplo, la recomendación que hizo el año pasado la Cámara de Comptos para adecuar los pliegos de contratación de las obras públicas en Navarra a las nuevas directivas europeas, que, siguiendo esta recomendación y en un tiempo récord, fueron*

*adaptados por el Departamento de Obras Públicas y ahora se aplican con total normalidad. También he de decir que, en mi opinión, la Cámara de Comptos se ha visto beneficiada por la política de transparencia e información permanente llevada a cabo desde el Departamento de Obras Públicas a lo largo de los últimos once años, ya que le ha permitido conocer, al igual que a este Parlamento y de primera mano, con periodicidad anual el desarrollo de la totalidad de los contratos públicos llevados a cabo desde el año 1996 hasta la fecha.*

*Hay que recalcar que al haber terminado oficialmente las obras de la Autovía del Camino dentro de este año 2007 con la conclusión de las últimas carreteras locales vinculadas al contrato, toda la información relativa a este expediente se incorporará en el informe anual del año 2007 que confeccionará el Departamento de Obras Públicas y que recibirá puntualmente este Parlamento antes del 28 de febrero de 2008.*

*Así pues, es difícil calificar de falta de transparencia a un Gobierno que, motu proprio, ha venido informando desde 1997 a la Cámara de Comptos, al Parlamento de Navarra y a los medios de comunicación de todos y cada uno de los setecientos doce contratos de obras públicas tramitados durante estos once años, con un importe total de adjudicación de 1.112,7 millones de euros, es decir, más de 185.000 millones de las antiguas pesetas. Me gustaría que cualquiera de sus señorías pudiera poner algún ejemplo parecido de transparencia en el resto de Administraciones Públicas españolas. Por cierto, como dato significativo hay que señalar, según se desprende de estos informes anuales, que las liquidaciones de obras realizadas durante este periodo de once años, y que han supuesto un total de 834 millones de euros, se han cerrado con un incremento medio del 8,12 por ciento todos los años, por debajo del 10 por ciento que se fijó como máximo el Gobierno de Navarra para el control económico de las obras públicas. Me permito recordar que en el año 1996 esta desviación media era del 38 por ciento. Algo se ha mejorado.*

*Por último, también creo que no desvelo nada nuevo al decir que la Cámara de Comptos es una institución de primera y última instancia y, por tanto, el contenido de sus informes no están normalmente sujetos a revisión de terceros. Así pues, en aspectos de eminente orden técnico, como son los que nos ocupan, pueden existir diferentes enfoques técnicos, como así fue reconocido anteaayer por la propia Cámara de Comptos, y, por tanto, puede haber discrepancias entre los órganos competentes de la Administración y entre los auditores de la propia Cámara de Comptos. Sabemos que en los cauces judiciales habituales hasta cuatro veces puede ser cambiada una sentencia por diferentes jueces, pero con las mismas leyes. Es obvio que*

*este no es el caso. Por ello, lo que teníamos que opinar sobre determinados aspectos del último informe fue manifestado por escrito a la Cámara de Comptos a lo largo del proceso de alegaciones por el Gobierno de Navarra e incorporado íntegramente al citado informe como anexo al mismo.*

*Con base en todo lo anterior solo puede decirse que todo lo obrado por el Departamento de Obras Públicas, en cooperación con el Departamento de Economía y Hacienda, en la tramitación del expediente de la Autovía del Camino fue con estricta sujeción a la legalidad según el entender de los cuerpos técnicos, económicos y legales del Gobierno de Navarra. Debo decir que en la Administración Foral, y en particular en el Departamento de Economía y Hacienda y en el Departamento de Obras Públicas, prestan sus servicios funcionarios de la más alta cualificación profesional, con amplísima experiencia en la gestión de contratos públicos y que ejercitan su labor con el más alto rigor técnico.*

*También voy a hacer una breve referencia a lo que ha sido la obra de la Autovía del Camino. En cuanto a sus antecedentes hay que decir que la Autovía del Camino tiene su origen en el primer Plan Director de Carreteras de Navarra, 1998-2005, que fue impulsado por el Gobierno de Navarra y aprobado por esta Cámara. En dicho primer Plan Director de Carreteras se incluyó la previsión de analizar en profundidad el eje Pamplona-Estella-Logroño, que concluyó, a la postre, con la decisión de construir una nueva autovía en la totalidad del recorrido. Dados los criterios de contención del gasto público impuestos a nivel europeo y español a partir del año 2000, se fueron desarrollando otros procedimientos para la financiación de grandes obras públicas y, en particular, el denominado peaje-sombra.*

*Fue criterio del Gobierno de Navarra que esta nueva autovía se construyese en el menor tiempo posible, de forma que contribuyese al desarrollo de una importante zona de Navarra como es Tierra Estella. Ante el significativo volumen de recursos económicos necesarios para construir esta obra en poco tiempo, la fórmula elegida por el Gobierno de UPN en el año 2001 fue la concesión mediante el novedoso sistema, en aquel entonces, del peaje-sombra. Esta es la iniciativa que fue presentada al Parlamento de Navarra por el Gobierno de UPN y que fue sacada adelante con el respaldo de CDN.*

*A partir de octubre del año 2001 se dio comienzo a un intenso trabajo de preparación del estudio económico-financiero de la obra, de la confección de los proyectos de construcción y de trazado de los diferentes tramos, y a la tramitación y aprobación del proyecto sectorial de incidencia supramunicipal, así como de la correspondiente declaración de impacto ambiental. Simultáneamente se negoció de forma muy intensa e interesante con*

*más de treinta Ayuntamientos que se veían afectados por la nueva Autovía, Ayuntamientos de todo color político que desde el primer momento colaboraron de forma decidida con el Gobierno. Puedo decir con satisfacción y reconocimiento que, salvo las incertidumbres iniciales sobre la afección a la localidad de Lorca, la pretensión de algún Ayuntamiento de que la Autovía pasase por el sur de Montejuerra en lugar de por Estella, controversia que se superó, y otros temas de menor entidad, esta obra, a pesar de su gran complejidad y afección territorial, se ha hecho con completa paz social y máximo nivel de colaboración municipal y ciudadana.*

*Quiero recordar por su importancia, ahora que todo se diluye con el tiempo, el decisivo acuerdo alcanzado en su día con la Cendea de Cizur para el trazado del nuevo túnel de El Perdón y el acuerdo establecido de forma conjunta con los Ayuntamientos de Los Arcos, Lazagurria, Mendavia y Viana para el recorrido del último tramo de la Autovía hasta el eje del Ebro. Todo ello nos permitió, en un plazo que ahora parece imposible, que si la ley autorizando la obra se aprobó por el Parlamento de Navarra el 18 de Octubre de 2001, la concesión de la obra pudo salir a concurso el día 13 de marzo del año 2002.*

*Sin duda que la dificultad y magnitud de la obra, el desconocimiento inicial del sistema de peaje-sombra y el volumen de inversión a financiar, retrajo la presencia de concursantes que, al final, se redujeron a dos. Una de las ofertas debió ser rechazada en fase de admisión por no cumplir los requisitos, mientras que la segunda oferta, la presentada de forma conjunta por la empresa de ámbito nacional FCC, un número importante de constructoras de ámbito navarro y por Caja Navarra, pasó sin problemas todo el trámite de admisión, apertura y análisis de ofertas y la correspondiente adjudicación.*

*Pero hay algo más que se ha olvidado. Inicialmente el concurso de la autovía no contemplaba la variante de Estella como autovía. El pliego del concurso permitía presentar mejoras en las ofertas. Con base en ello, la UTE que resultó adjudicataria afinó en el estudio del anteproyecto, contempló una serie de variantes técnicas y pudo presentar dentro del precio de la oferta la transformación en autovía de los once kilómetros de la variante de Estella. Así pues, ahora que toca mirar para atrás, espero que se ponga en el haber de este contrato que, además de lo previsto inicialmente, también se reconvirtió en autovía, dentro del precio del contrato, toda la circunvalación de Estella.*

*La concesión que salió a concurso en marzo de 2002 se adjudicó, después de este proceso, el día 2 de julio de ese mismo año y se firmó el contrato el 24 de septiembre de 2002. Ahí quedan esas fechas para algún estudioso de los plazos de tramitación de concursos de obras públicas en España.*

*Ahora voy a comentarles lo que se refiere a la redacción de proyectos y el presupuesto de construcción aprobado por el Gobierno de Navarra para esta obra. Hay que señalar algo que no será conocido por muchos de ustedes, y es que la concesión de esta obra pública, como es habitual, salió a concurso por el Gobierno de Navarra tomando como base el proyecto de construcción existente para los tramos entre Zizur Mayor y Villatuerta, y con base en un proyecto de trazado propuesto por la Administración para los tramos entre Ayegui y el eje del Ebro. La sociedad concesionaria, con el concurso ya adjudicado, debía redactar los proyectos de construcción de todos los tramos de la Autovía entre Ayegui y Viana. Además, y como ya he dicho, se incorporó el proyecto de transformación en autovía de la variante de Estella, y también debían redactarse los proyectos de reforma de setenta kilómetros iniciales de carreteras locales.*

*Debo señalar también algo con timbre de orgullo para esta obra y para esta Administración como fue la reforma o construcción simultánea de las carreteras locales para acceder a la nueva Autovía. Una vez redactados los proyectos de construcción, bajo la dirección e instrucción del Gobierno de Navarra, pasaron a ser 87,2 los kilómetros de carreteras locales transformados. Les sugiero que pregunten en la zona sobre el resultado de esta iniciativa, única en España, que consistió en no hacer solo la vía de gran capacidad sino garantizar simultáneamente la accesibilidad de todo el territorio circundante. Por todo lo que les digo, y esto es especialmente relevante en este expediente, hasta que la Administración no aprobase todos y cada uno de los proyectos de construcción redactados por la sociedad concesionaria no había presupuesto de construcción de las obras.*

*Tras cumplir con todos los trámites previstos y sujetándose en todo momento a las instrucciones del Gobierno de Navarra, la sociedad concesionaria redactó los diferentes proyectos, que fueron aprobados de forma conjunta por el Gobierno de Navarra el día 4 de febrero del año 2004 por un importe total de 323.997.000 euros. Este y no otro es el presupuesto oficial de la construcción de la Autovía del Camino.*

*En relación con el coste final de la ejecución de las obras, al final de todo, con la totalidad de la obra ya construida, con los túneles y sus complicaciones, con un puente extraordinario en Puente la Reina, con los setenta y un kilómetros de nueva autovía en servicio, con los ochenta y siete kilómetros de carreteras locales reformados, con todas y cada una de las peticiones locales atendidas, el Gobierno de Navarra certificó con fecha 29 de diciembre de 2006 el precio final de la Autovía construida con un coste de ejecución final de 330.980.000 euros, es decir, una desviación por*

construcción de esta obra del 2,10 por ciento. Juzguen ustedes mismos. Si a este coste propio de la ejecución física de la obra se le suma la indemnización reconocida de 19,9 millones de euros por cumplir el compromiso de adelanto en la finalización de las obras, que luego comentaré, el incremento total asciende al 8,3 por ciento, nuevamente por debajo del límite máximo del 10 por ciento establecido por el Gobierno de Navarra para el control de las obras públicas.

Por tanto, por qué esta comparecencia. Pues mi análisis es el siguiente. La Cámara de Comptos, en ejercicio de sus competencias y atendiendo la petición de este Parlamento, pasa a analizar los compromisos futuros de índole económica para el Gobierno de Navarra derivados de tres asuntos importantes: el peaje-sombra de la Autovía del Camino, el peaje-sombra de las nuevas zonas regables del Canal de Navarra y el montepío de funcionarios. En ese recorrido, la Cámara de Comptos hace referencia a dos aspectos relacionados con la gestión del expediente de la Autovía del Camino, donde muestra sus reservas: el reconocimiento de la revisión oficial de precios y el sistema de cálculo de la indemnización por acelerar la finalización de las obras.

El informe se da a conocer el día 25 de septiembre de 2007. A partir de ahí, y sin tiempo material a que la otra parte, es decir, el Gobierno, pueda dar sosegadamente su versión, se monta el correspondiente rifirrafe político y mediático, en aspectos de una complejidad técnica y jurídica que llevan a uno a la perplejidad de ver cómo se ventilan. Por eso, señorías, y para salir al paso de todo este lío político-mediático, quiero explicar ante esta Cámara, veinte días después de ser pasado por la trituradora, mi humilde opinión y la explicación de por qué el Gobierno de Navarra hizo algo que, en nuestra opinión, está bien hecho.

La revisión oficial de precios. La revisión oficial de precios de una obra, y no la readecuación de los precios de la autovía como he oído estos días por ahí, es algo meridianamente reglado en la normativa de contratación pública en España. Es algo así como el abecé de los contratos públicos. El pliego y el contrato de la autovía preveían expresamente en sus cláusulas 30 y 31 que se calculase la revisión oficial de precios de la obra, aplicando la fórmula número cinco de las aprobadas a nivel nacional por el Real Decreto 3560/1970, y que esta revisión oficial de precios se incorporase al precio final reconocido de las obras, cláusulas 30 y 31. Es también cierto, como apunta la Cámara de Comptos, que era previsión de la Administración que dicha revisión oficial de precios, que sí había que calcular e incorporar al precio de cada uno de los tramos de las obras, no formase parte del precio final reconocido para el conjunto de las obras.

La sociedad concesionaria, cuando llegó el momento de poner en marcha este procedimiento, alegó en términos jurídicos que, al igual que en el resto de los contratos públicos, su interpretación del pliego y del contrato no era esa sino que la revisión oficial de precios, una vez calculada e incorporada para cada tramo parcial, debería incorporarse lógicamente al coste final del conjunto de las obras. Por tanto, señorías, estamos ante un caso de reclamación administrativa para la interpretación de las cláusulas de un contrato público. La Administración, por medio de sus servicios económicos y jurídicos, analizó en profundidad la reclamación y aceptó, en este caso, que la sociedad concesionaria tenía razón al presentar su interpretación de que no se les descontase el importe de la revisión oficial de precios del cálculo final del total del precio de la autovía, una vez que se había calculado e incorporado al precio de cada uno de los cinco tramos.

Por tanto, ¿ante qué estamos? ¿Ante una desviación económica en la ejecución de la obra? La respuesta es no. ¿Ante una reclamación administrativa con repercusión económica, donde la Administración tiene competencia plena para aceptar o denegarla motivadamente? La respuesta es sí. ¿Que alguno de ustedes no hubiera aceptado la reclamación y hubiera ido a los tribunales a pleitear con una sociedad concesionaria que argumentó en justicia y que en ese momento estaba cumpliendo escrupulosamente el resto del contrato? Es posible. Pero el Gobierno de Navarra, en pleno ejercicio de sus competencias y de forma legal y motivada optó por aceptar los sólidos argumentos jurídicos de la sociedad concesionaria. ¿Que es una dejación? En absoluto. Es un ejercicio de la acción de Gobierno que nos lleva a pensar que no siempre la Administración tiene razón.

Por último, hay que recordar que el importe de la revisión oficial de precios de todos y cada uno de los contratos gestionados por el Gobierno de Navarra nunca se computa como una desviación ni como un incremento de obra, ya que es un concepto legal, obligatorio y que no está en manos ni de la Administración ni de las empresas su evolución o su gestión. Por tanto, el reconocimiento a la sociedad concesionaria de la revisión oficial de precios no es un incremento del coste de la obra, es una mayor obligación económica para la Administración, al igual que sucede en el cien por cien del resto de los contratos públicos.

La aceleración de las obras. El pliego del concurso, licitado en marzo de 2002, preveía con precisión la fecha límite para finalizar y poner en servicio cada uno de los cinco tramos de la nueva autovía. Creo que les aburriría citándolos todos, pero hay uno muy significativo: toda la obra debería estar construida y puesta en servicio para el día 30 de abril de 2007. Es decir, a pesar de la enverga-

*dura de la obra, de su complejidad técnica y de los trámites necesarios para su desarrollo –vuelvo a recordarles que había que redactar en su totalidad el proyecto de construcción entre Villatuerta y Logroño, así como lo correspondiente a los ochenta kilómetros de carreteras locales, había que construir un puente singular sobre el río Arga en Puente la Reina y había que perforar un túnel doble bajo El Perdón de más de un kilómetro de longitud–, tuvimos la osadía, en marzo de 2002, con cinco años de antelación, de ponerle fecha y casi hora a la terminación de la obra. El acta de replanteo del primer tramo de la autovía, según lo previsto, se firmó el día 15 de noviembre de 2002, tan solo dos meses después de la firma del contrato, e inmediatamente se inició la construcción de las obras.*

*A diferencia de lo expuesto en relación con el reconocimiento de la revisión oficial de precios, la decisión de acelerar la finalización de las obras de la Autovía del Camino es una decisión voluntaria del Gobierno de Navarra con base en sus competencias, por estrictas razones de interés público, con estricta sujeción a la legalidad, tomando como referencia experiencias precedentes de otras Administraciones refrendadas por sentencias de los tribunales y basada, específicamente, en la siguiente determinación de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa del Estado, según dictamen del 18 de noviembre de 1983, que dice textualmente –abro comillas–: “Primero, que la Administración tiene facultades para acelerar el plazo de ejecución de una obra cuando la aceleración de los trabajos venga exigida por razones de interés público, que deberán ponderarse y justificarse debidamente; segundo, que en este último caso procederá la indemnización de los daños y perjuicios causados al contratista, de conformidad a lo dispuesto en el reglamento general de contratación”, –cierro comillas–.*

*Por tanto, fue el Gobierno de Navarra quien, a la vista de la buena marcha de las obras y analizando la capacidad de ejecución demostrada por las empresas constructoras, consideró favorablemente la propuesta de la sociedad concesionaria de hacer un esfuerzo por acortar el plazo de construcción, en el bien entendido que deberían ser compensadas económicamente por el sobrecoste de dicha aceleración.*

*Les voy a repetir un ejemplo bien sencillo que he puesto en varias ocasiones a lo largo de estos días para intentar explicar este asunto e intentar cortar esta polémica. Si uno está haciendo obras en su casa y el contratista le ofrece poder terminar un mes antes a base de poner un albañil más, el propietario valorará ventajas e inconvenientes de tomar esta decisión y de que las obras en su casa terminen antes. Si al final considera que es beneficioso acortar el plazo de la obra, es evidente que*

*deberá pagar al contratista el albañil de más que le pone. Este, y en gran escala evidentemente, y no otro procedimiento ha sido el que ha llevado a cabo la Administración.*

*En este escenario la sociedad concesionaria adujo que era capaz de reforzar sus equipos y terminar antes las obras. Se evaluó el sobrecoste económico y se pactó no que la obra se terminase en su totalidad siete meses antes, sino el adelanto en cuatro de los cinco tramos de la Autovía, según les voy a relatar a continuación. El tramo uno, entre Zizur y Puente la Reina, se adelantó cinco meses y medio respecto de su fecha contractual. El tramo tres, entre Puente la Reina y Estella, se adelantó dos meses respecto del plazo de contrato. El tramo cuatro, en la fase uno, entre Estella y el enlace de San Adrián, se adelantó cuatro meses y medio. En la parte dos de este tramo, entre el enlace de Urbiola y Los Arcos, tres meses y medio. En la fase tres del tramo cuatro, la variante de Los Arcos, se adelantó dos meses. Y la finalización de la autovía en su totalidad, en lo correspondiente al tramo cinco, se adelantó siete meses, pasando del 30 de abril de 2007 al 30 de septiembre de 2006, bien es cierto que, incluso, se le quitaron tres días a este adelanto, pudiendo inaugurarse la autovía en su totalidad el 27 de septiembre.*

*El sobrecoste evaluado por la Administración por esta aceleración de las obras a lo largo de toda la autovía se cifró en 19.980.000 euros, importe que fue aceptado por la sociedad concesionaria con la condición evidente de que solo lo cobraría si cumplía con las nuevas fechas de puesta en servicio. Este sobrecoste solo podía aprobarse a la sociedad concesionaria con base en la conformación de un presupuesto ad hoc al igual que debe hacerse para la aprobación de cualquier modificación de obra. Hay que decir que la sociedad concesionaria cumplió con todos y cada uno de los nuevos plazos marcados para adelantar la puesta en servicio de los diferentes tramos de la autovía, incluso con días de antelación sobre las nuevas fechas fijadas.*

*El Gobierno de Navarra, para ponderar y establecer si las razones de interés público avalaban esta decisión, realizó un minucioso análisis económico-financiero, que consta en el expediente, de los beneficios que podría reportar este adelanto de la puesta en servicio en los diferentes tramos de la Autovía. Los resultados de esa evaluación fueron, entre otros, los siguientes: el ahorro de más de 20.300.000 kilómetros de viaje para los usuarios; el ahorro de un millón de litros de combustible; el ahorro de más de 245.000 horas de viaje; y lo que es más importante, la evitación, cuando menos, de una víctima mortal, ocho heridos graves y numerosos accidentes de tráfico, todo ello gracias a poder adelantar la finalización de los diferentes tramos y poner en servicio siete meses antes la totalidad de*



la autovía. Además, se pudo transmitir al conjunto de la sociedad de Navarra, y en particular a los ciudadanos y empresas de la zona de Tierra Estella, que esta obra, impecablemente tramitada y ejecutada, no solo se terminaba a tiempo sino que se podía terminar antes, como así fue.

Así pues, la conclusión era evidente para el Gobierno de Navarra: los beneficios al interés público compensaban el sobrecoste de la indemnización a pagar. Además, si pudimos afrontar esta decisión fue, precisamente, por la excelente marcha de la obra, no solo desde el punto de vista de su ejecución sino también del de la práctica ausencia de sobrecoste económico derivado de su construcción que, como he dicho, solo fue de un 2,1 por ciento.

Como conclusión, en dos líneas haré mi breve resumen de la construcción de esta obra durante los cuatro años de su ejecución: ha sido una obra ejemplarmente gestionada y construida, en la que la Administración dio lo mejor de sí misma, en la que la sociedad concesionaria y las empresas constructoras dieron una lección de cómo ejecutar una obra compleja y a veces muy difícil –insisto, ahí está el puente de Puente la Reina o los túneles de El Perdón– sin conflictos, con estricta sujeción al precio contratado, repito, con estricta sujeción al precio contratado y, por tanto, digna de pleno reconocimiento como aquí y ahora hago ante todas sus señorías. Solo puedo decir que el balance de la construcción y gestión de la Autovía del Camino es un timbre de orgullo para el Gobierno y para todos aquellos que directa o indirectamente participaron en ella.

Que la Cámara de Comptos haya señalado dos aspectos, uno, de plena decisión por la Administración, como fue la indemnización legal por adelantar la finalización de una obra bajo el criterio de interés público, y el otro, reconocer motivadamente dentro de una reclamación en vía administrativa no descontar la revisión oficial de precios, es plenamente legítimo como bien indicó expresamente la Cámara de Comptos anteayer ante este Parlamento, que dijo textualmente: en Derecho todo es discutible y el expediente de la Autovía del Camino está impecable e impoluto.

El Gobierno, dentro de sus competencias y con pleno respaldo jurídico, insisto, con pleno respaldo jurídico, se limitó a reconocer motivadamente que la sociedad concesionaria tenía derecho a que no se le descontase la revisión oficial de precios. Y si el Gobierno de Navarra decidió pagar más por acelerar la finalización de la obra fue, primero, porque esa posibilidad era una decisión acertada para el interés público y, en segundo lugar, porque precisamente la obra fue tan bien ejecutada y con plena sujeción al presupuesto que nos permitía aplicar un mínimo esfuerzo económico en comparación con el volumen total de la obra, recortando en siete meses el riesgo de seguir circulando por

la carretera y para que los ciudadanos recogieran los beneficios de poner en servicio con antelación tan importante obra pública. Por mi parte nada más y muchas gracias.

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

SR. ERRO ARMENDÁRIZ: Muchas gracias por las explicaciones que me va a permitir que no satisfagan en absoluto la valoración que desde mi grupo vamos a hacer sobre esta cuestión.

En primer lugar, es un debate que ya se hizo, evidentemente, cuando se aprobó la ley, pero no se explican los motivos para utilizar el sistema de peaje-sombra. Navarra lleva varios años sin emitir deuda pública, incluso algunos años con superávit económico, por poner el caso del pasado año, más de cien millones de euros de superávit, debido al buen comportamiento de la economía y a los ingresos que obtiene la Hacienda Foral y el no gasto por la misma en otros aspectos. Pero esa circunstancia nos lleva a que, en vez de reforzar el esfuerzo inversor propio, nos está suponiendo un incremento de los gastos corrientes que, a nuestro juicio, son preocupantes, preocupantes incluso en la cuantificación que la propia Cámara de Comptos hacía anteayer en esta Comisión señalando cómo todos los compromisos plurianuales que tiene en torno a estos tres aspectos que valoraba en el informe, la Autovía del Camino, el Canal de Navarra y el montepío, estábamos hablando del 15 por ciento del capítulo dos de los Presupuestos Generales de Navarra. Creo recordar que la deuda viva que tiene Navarra está dos puntos por debajo de la media de las comunidades autónomas. Por lo tanto, creemos que Navarra estaba y está en buenas condiciones para asumir políticas inversoras sin recurrir a la financiación privada de las obras públicas. Por lo tanto, es una decisión política que, a nuestro juicio, más allá de los parámetros europeos que evidentemente se cumplirían en cualquiera de las circunstancias, toma un Gobierno, pero que nosotros ponemos en cuestión.

Y ahora voy a justificar por qué decía que el peaje-sombra encarece el coste de la obra. El coste definitivo de la A-12 es, como usted ha señalado, de 331 millones de euros. Por los dos capítulos que se incrementan no estando en el pliego, la aceleración y la revisión de precios, se encarece un 28 por ciento y nos lleva a 386 millones de coste. Y a eso ustedes deciden añadirle la conservación de esa infraestructura, tanto la ordinaria como la extraordinaria, que es una de las preguntas que le hago: ¿por qué tenemos que estar pagando a través del canon desde el día de hoy toda la conservación de esa infraestructura y no lo hace la propia Administración Pública, como hace en el resto de la red de carreteras de Navarra? Pero, en cualquier caso,

asumiendo sus datos, llegamos a un coste de 485 millones, según nos trasladó la Cámara de Comptos, por el cual en veinticinco años tendremos que pagar 1.157 millones de euros.

Después de la comparecencia de la Cámara de Comptos me dirigí a una entidad financiera a pedir que interés supone sobre los 485 millones de coste, según sus datos –reconociendo todo lo que está todavía por justificar o por explicar detenidamente, que luego me referiré a ello–, el pago a veinticinco años de 1.157 millones de euros. Supone más de un 10 por ciento de interés en estos veinticinco años. Si entendemos que esto se adjudicó en el año 2002, cuando el tipo medio de interés era del 3,25, evidentemente estamos hablando de un negocio interesante. Pero incluso a día de hoy un préstamo pedido por una sociedad pública del Gobierno de Navarra o una deuda pública convocada por el Gobierno de Navarra nos llevaría a un interés del 5 o 6 por ciento, de esos 485 millones de euros, a un coste de 900 millones a veinticinco años, es decir, 250 millones de euros menos de lo que nos va a costar esta obra pública. Por lo tanto, a eso me refero cuando digo que este peaje-sombra encarece el coste final de la obra en cualquiera de sus capítulos, por no señalar que la Administración podía haber ido pagando directamente sin recurrir tampoco a la financiación externa, pero, en cualquier caso, quería dejar constancia del encarecimiento con un dato tan sencillo como es ir a una entidad financiera y pedir estos criterios.

En tercer lugar, me gustaría señalar que el Gobierno ha gestionado mal, ha gestionado muy mal el pliego y el contrato. Las modificaciones que se autorizan no estando contempladas en el pliego suponen un coste de 112 millones de euros a lo largo de los veinticinco años, supone un incremento del 40 por ciento del canon, tal y como ha reconocido la Cámara de Comptos y usted tampoco ha cuestionado. Por lo tanto, lo impecable e impoluto que decía la Cámara de Comptos se refería exclusivamente al criterio formal de cómo se tomaron las decisiones, pero en ningún caso a las decisiones adoptadas.

En primer lugar, usted hace referencia a que es común en la contratación pública la asunción de revisiones de precios, pero también dijo muy claramente la Cámara de Comptos que no estamos ante un contrato de obra sino ante un contrato de concesión y, por lo tanto, no es equiparable a lo que puede ser un contrato de obra de otras Administraciones Públicas. Este es un contrato de concesión absolutamente diferente, que no está justificado. Usted en su intervención parece que dice que las dos modificaciones que se hicieron del pliego son ex novo, que no se contemplaba ninguna caracterización de las mismas en ese pliego, pero es que decía taxativamente que estaba excluida en las diversas cláusulas de ese pliego la revisión oficial de precios. Los plie-

gos determinaban de forma taxativa la exclusión de la revisión de precios del mismo y señala la Cámara de Comptos que, por lo tanto, incorporar, como lo han incorporado ustedes a instancias del concesionario, esa revisión oficial de precios supone computar de nuevo este concepto y, por lo tanto, incrementar su efecto en las tarifas a pagar. Estamos hablando de doble pago por un concepto de incremento de precios que ya estaba contemplado en el inicio y que así lo reconoció el secretario general de la Cámara de Comptos en su comparecencia.

En segundo lugar, cuando se señala el tema de la aceleración de la obra, esto también estaba contemplado en el pliego. Se decía que, si por cualquier motivo se aceleraban las obras, el beneficio que tendría la concesionaria es que empezaría a cobrar el día 1 del mes siguiente a que finalizaran las obras. Ya tenía su compensación contemplada en ese pliego, pero ustedes han decidido no contemplar ese beneficio sino añadirle, además, un montante de veinte millones de euros y en vez de acabar el 30 de abril, fecha en la cual ustedes no podrían haber inaugurado porque la ley que tenemos aprobada en este Parlamento lo impediría ya que estaba a menos de un mes de la convocatoria de las elecciones, decidieron adelantarla. Ustedes sabrán cuáles son las motivaciones reales de ese adelanto verdadero. En cualquier caso, estamos hablando de 112 millones de euros más que nos va a costar la modificación de unos pliegos que ya tenían contempladas qué actuaciones se debían emprender con estas dos características. Por lo tanto, estamos hablando de un tema bastante serio y de bastante incidencia en la gestión de los fondos públicos y que, evidentemente, hipotecan presupuestos futuros a este y a los gobiernos que vengan en los próximos veinticinco años.

Pero lo más preocupante de todo, a juicio de mi grupo, es la posición de debilidad con que la Administración actúa frente a las empresas adjudicatarias en este sistema de peaje-sombra. Nos da la sensación de que, ante las exigencias de incremento del coste de una maquinaria muy poderosa de empresas, en este caso están FCC y también Corporación Caja Navarra, ustedes han vestido el santo porque, de repente, nos encontramos con que han subido el 10 por ciento de los vehículos que van a pasar por la Autovía, según el informe que nos traslada la Cámara de Comptos, un 10 por ciento porque así les cuadran las cuentas, porque la previsión inicial no era en absoluto con esas cuantificaciones. Ustedes deciden aportarle estos 112 millones de euros de más y tienen que establecer cuál es el mecanismo por el cual tienen que hacerlo y, en ese sentido, con todo el respeto a los trabajadores, absolutamente eficientes, de la Administración foral, evidentemente los servicios jurídicos del Gobierno de Navarra no tienen el nivel de especialización para poder soportar la

*complejidad de ese pliego que ha reconocido la Cámara de Comptos frente a lo que es una maquinaria jurídica de una empresa de construcción como es Fomento de Construcciones y Contratas. ¿Qué servicios jurídicos avalan la postura de la Administración?, ¿el letrado de Obras Públicas, que desconoce el tema en profundidad tanto como para, según usted, haberse equivocado en la interpretación y en las contradicciones que el pliego contenía? Me parece que no se puede desarrollar desde ese planteamiento de debilidad de la Administración ante lo que son estas gestiones privadas de grandes empresas de construcción, porque, si este sistema se perpetuara, nos podría llevar una falta de control por la Administración y por el Parlamento de las obras públicas que, desde luego, nos podría llevar a situaciones absolutamente despreciables y despreciadas por el conjunto de la ciudadanía y estoy convencido de que por el conjunto de los grupos parlamentarios que estamos aquí presentes. Muchas gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Carmona Blasco): *Gracias, señor Erro. Señor Consejero, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE ECONOMIA Y HACIENDA (Sr. Miranda Simavilla): *Yo casi prefiero contestar debido a la batería de aseveraciones. Creo que esto es un debate político. Usted ha dicho muchas cosas, algunas van a ser respondidas, pero hay una en la que ha metido la pata profundamente, señor Erro. Usted ha venido a acusar al Gobierno de Navarra de vestir el santo pagando a las empresas un dinero. Eso no es una expresión política, eso es algo más. Entonces, quiero decir..., sí, sí, sí, bueno, usted entenderá que no, yo entiendo que sí, pretender decir en sede parlamentaria que un Gobierno ha soltado dinero a las empresas para vestir un santo, pues yo creo que usted ha metido la pata en todos los términos y esas patas hay que sacarlas.*

*Dicho eso, voy a hacer alguna serie de consideraciones. La primera es que volvemos al tema de que a ustedes no les gusta el peaje-sombra. Bueno, pues fenomenal, porque, como digo yo, como se han ido sumando todas las Administraciones Públicas españolas al peaje-sombra sean del color que sean..., el problema de su partido, no aquí, que en Navarra tiene un problema inmenso, pero el problema de su partido a nivel nacional es que no gobierna, claro, si gobernase les parecería y harían lo que hacen los partidos que gobiernan, que es hacer las cosas normalmente bien, normalmente con sujeción a la legalidad y normalmente con los instrumentos políticos, económicos y jurídicos que hay en cada momento. El problema de su partido es que como no gobierna, y aquí, por supuesto, no es que no gobierne sino que su situación es la que todos conocemos, pues evidente-*

*mente ni de lejos van a poder tomar nunca una decisión de este tipo. Pero dicho esto le quiero decir que el club de Administraciones que se han apuntado al peaje-sombra son todas, la última ha sido el Ministerio de Fomento con miles de millones de euros de licitación y no para construcción de obras sino para conservación, lo cual es un paso más, y nosotros, evidentemente, lejos de criticar venimos a decir que, de alguna manera, se ratifica lo que nosotros pusimos sobre la mesa en el año 2001 y que fue duramente criticado.*

*Habla usted de que es mucho mejor la deuda pública, pero es que la deuda pública, señor Erro, tiene también sus consideraciones y con esto, señor Lizarbe, no se me enfade con lo que le voy a decir, porque le veo un poco distraído, pero voy decir una cosa que hay que decirla en sede parlamentaria, porque alguna otra vez que lo he dicho se me enfada y no tiene ánimo de crítica, es ánimo informativo. Deuda pública en Navarra, señor Erro. Navarra acometió muy bien acometidas, a pesar de todos los problemas, una serie de importantes infraestructuras en los años noventa respaldadas socialmente, que han prestado su función pública y que, aparte de los líos que tuvieron, nadie discute en cuanto a su utilidad. En aquel momento en Navarra y en España lo que se hacía era emitir deuda pública y en Navarra se emitió con consenso parlamentario, con consenso político y con respaldo social, y se llegó a pedir en Navarra deuda pública por un volumen de nada menos que de 734 millones de euros. ¿Sabe usted cuántos intereses se han pagado de gastos corrientes en trece años por la Administración de Navarra desde el año 1994 hasta el año 2006? 730 millones de euros. ¿Sabe cuánto es la deuda pública de los 750 millones de euros? –de repente se devolvieron cien, alguna razón habrá pero, en fin, luego se estabilizó–, ¿sabe usted cuánto es la deuda pública viva en este momento? 640 millones de euros, es decir, no se ha devuelto un euro, más que un escalón que hubo en el año 95, y se han pagado 730 millones de euros.*

*En el año 96, el primero de nuestro Gobierno, y además lo recuerdo muy bien porque ya me dijeron cuando entré: es que el decimotercer departamento del Gobierno es la deuda pública. Cuando iba a pedir dinero para obras públicas me dijeron: qué mala suerte, tenemos que pagar los intereses. ¿Sabe usted cuánto se pagó en el año 96, hace once años, de intereses por deuda pública en Navarra? 76 millones de euros. Por eso digo que todos los sistemas... Yo no critico la deuda pública, lo que no se puede decir es que el peaje-sombra es una porquería de financiación de la obra pública cuando es otro sistema. Por cierto, con esta deuda pública se construyeron obras, se construyeron autovías, se han pagado intereses, no se ha devuelto la deuda, bien, que yo no critico eso, sobre todo porque un día se me enfadó el señor*

Lizarbe y creo que no me entendió un poco el matiz, es para decir que son diferentes sistemas de financiación, pero nosotros con ese ingente coste de la Autovía del Camino que usted dice, que yo ahora se lo voy a matizar, hemos contratado, por ejemplo, la conservación durante veinticinco años. Es que las autovías del Norte y de la Barranca, y en especial la del Norte, el día que se cae un túnel lo repara la Administración con su dinero y cuando hay nevadas en diciembre, en enero o en febrero pues sacamos nuestras quitanieves y las pagamos y ya está, o sea, es que son diferentes sistemas. Afortunadamente, con la Autovía del Camino durante veinticinco años, si solo hubiera esa autovía, esa carretera en Navarra, pues el consejero de Obras Públicas de turno no se preocuparía de las nevadas, porque se lo hace una empresa, igual que no nos preocupamos de las nevadas en la Autopista de Navarra. Entonces, creo que usted desde el desconocimiento absoluto critica un procedimiento que, como le digo, está implantado ya en toda España y en toda Europa y que funciona razonablemente bien.

Dice que ha ido a una entidad financiera para que le digan cuánto es el interés de esta obra. Vamos, perdone que le diga, con todo el respeto, pero me parece que raya el ridículo ir a hablar de cuánto es el interés de financiación. Pues si el interés de financiación está aquí, si está financiado por el Banco Europeo de Inversiones, señor Erro, la entidad más seria de financiación de obras públicas a nivel europeo. Entonces, si usted me dice: no, es que es el 10 por ciento. Pues yo le digo que aquí tiene usted, si se lo quiere leer y si es capaz, cómo está financiada la obra. ¿Que ha ido usted a una caja a decir cómo se financia una autovía? Pues fenomenal. Quiero decir que las cosas son como son, tan sencillo como ir a pedir un crédito, pues debe ser tan sencillo como eso.

Dice que este Gobierno ha gestionado mal, muy mal, porque el canon se ha incrementado en un 40 por ciento. Página 24 de la Cámara de Comptos: el canon se ha incrementado un 10,07. Un 40 por ciento ha dicho usted aquí en sede parlamentaria. Sí, ya lo veremos en la transcripción.

Ha dicho que se ha incrementado el coste de la obra un 38 por ciento. También lo releeremos en la comparecencia. Pues no se ha incrementado un 38 por ciento, o un 28, no sé, es que no sé ni qué cifra ha dicho. No. La obra se ha incrementado, por ejecución, un 2,1; por la indemnización de la aceleración, un 6,2, y la revisión oficial de precios que es, aproximadamente, un 10 por ciento. En total, por obra, un 8,3; por revisión de precios, como cualquier obra, un 10 por ciento. Por tanto, incluso sumando todo, que no hay que sumarlo, sería un 18 por ciento. Usted ha dicho un 28 por ciento.

También ha dicho –en fin, tenía preparada una frase dura para decirla pero no la voy a decir– que hemos adelantado la obra porque coincidía con un período en el que no se podía inaugurar. Pero vamos a ver, si nosotros pusimos cinco años antes el día 30 de abril del año 2007 como fecha para terminar esta obra y, además, no había la ley, motivada por su partido, para no poder inaugurar obra pública que, bueno, pues fenomenal, pero no había esa ley, y pusimos para el día 30 de abril y resulta que, una vez que se aplica la ley, no se podían inaugurar obras en Navarra desde el día 27 de abril. Pero si nos hubiese salido gratis. Ese argumento es la mayor estupidez que he oído yo a lo largo de estas semanas. O sea, ¿ustedes piensan que hemos pagado veinte millones de euros porque no podíamos inaugurar una obra por tres días? Hombre, por Dios. Pregúnteselo a los señores que han circulado por ahí desde septiembre durante todo ese período, pregúnteles a ver si es razonable porque, además, como Administración y como parte política y mediática, nosotros podíamos haber hecho como hace con todo el mundo, cortar la cinta el día anterior, por eso igual sí que se hubiera podido pagar, por cortar la cinta el día anterior a las elecciones, o el día anterior al mes, que es lo que hacen las demás Administraciones. No. Nosotros creímos que era razonable aportar un dinero a la construcción de la obra por adelantarla siete meses y alejarnos de las elecciones. O sea, que tres días, veinte millones..., bueno.

Dice que hipoteca presupuestos futuros. No lo sé. ¿Este año hemos pagado en Navarra peaje-sombra o no, señor Erro? Sí. ¿Está hipotecado?, ¿ha visto usted algo? Porque, claro, frente a los setenta y seis millones de euros de intereses del año 96 a los veinticinco millones de euros de..., bueno, pues mejor no tener que pagar veinticinco millones, pero es que hemos construido una obra de setenta kilómetros y no hemos soltado todavía un euro. Hombre, es lógico que la paguemos ¿no? O sea, no hipoteca nada, forma parte del devenir de una Administración Pública que va haciendo cosas y que las va pagando de una manera o de otra. Le puedo decir, por curiosidad, que hace seis años pusimos en marcha el pago del Canal de Navarra y que también para la sociedad navarra fue un esfuerzo. Se han ido poniendo veinte millones de euros cada año. Al principio, hace seis años, nos parecía que iba a ser un esfuerzo insuperable. Se termina de poner el año que viene. Pues eso es lo que hace una Administración Pública, hacer cosas, pagarlas. ¿Alguien ha notado que se ha pagado el Canal de Navarra en Navarra? ¿Lo ha notado alguien? Creo que no lo ha notado nadie. Es un tema que, evidentemente, si ustedes gobernasen, cosa que como digo lo veo hartamente difícil, tendrían otras prioridades, pero las prioridades de este Gobierno han sido claras, hacer cosas para los

ciudadanos y pagarlas y financiarlas como se financian en cada momento las infraestructuras públicas. Es que nadie va a poder..., usted no a poder tumbar el tema del peaje-sombra porque tendría que tumbar toda la Administración Pública española y tendría que tumbar la ley de estabilidad presupuestaria y tendría que tumbar el Tratado de Maastricht, claro, es que viene todo de ahí, ya sé que su partido era radicalmente contrario, pero, insisto, es que para ejercer la radicalidad contraria a unas políticas hay que gobernar y, mientras no se gobierna, se pueden decir muchas cosas.

Y ya por terminar, no ha metido tanto la pata como en el tema de vestir el santo, pero decir que los servicios jurídicos de un departamento del Gobierno de Navarra, y en particular lo que conozco personalmente, son incapaces, incapaces ha dicho usted, de enfrentarse a los servicios jurídicos de una empresa constructora..., bueno, me alegro que no me hayan acompañado, claro, porque el nivel profesional..., no, no, no, que usted lo ha dicho y como lo leeremos..., el nivel profesional por supuesto de la ingeniería no vamos a discutir, pero el nivel profesional de los servicios jurídicos del Departamento de Obras Públicas ya lo querrían tener muchas empresas constructoras de este país. Eso se lo aseguro yo. Y si algún día, insisto, son capaces de acceder a ese departamento pues podrán disfrutar de ello, porque es gente de una categoría profesional y de un conocimiento que da cien vueltas a muchos, porque lo he vivido en directo. Entonces, decir que no hay capacidad en el Gobierno de Navarra para defendernos, bueno, y, además, como los hechos nos avalan, como llevamos en este momento once años haciendo obra pública, como hemos hecho contratos por mil doscientos millones de euros, como hemos liquidado novecientos millones, como nuestra desviación media es el 10 por ciento y como todo eso se debe a que estamos todo el rato controlando el gasto público en Navarra, pues, hombre, creo que nos avala la experiencia. No estamos hablando de once meses, estamos hablando de once años, y ha sido la misma gente, los mismos abogados, los mismos ingenieros, el mismo personal funcionario el que ha llevado toda la obra pública en Navarra durante este tiempo. Por mi parte nada más.

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

SR. GARCÍA ADANERO: Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señorías. Agradecemos la presencia del Consejero de Economía y Hacienda, y Vicepresidente del Gobierno. Interveniré brevemente porque creo que la intervención del Consejero ha sido clara, bastante contundente y muy clarificadora porque ha contestado a todas las cuestiones que se planteaban y, por lo tanto, no

añadiré demasiadas cosas. Sí diré que, aunque estamos en la Comisión de Economía y Hacienda, casi todos los portavoces que hablamos en esta Comisión somos de letras y, por lo tanto, creo que debemos tener algo de respeto con los números porque, si no, seremos esclavos del Diario de Sesiones. Yo creo que ya el otro día con la comparecencia de la Cámara de Comptos hubo cuestiones que sería mejor no repasar y espero que en la Comisión de hoy no se repita, porque, al final, seremos esclavos de lo que dice el Diario de Sesiones.

Y le voy a corregir una pequeña cuestión al señor Consejero con el tema del peaje en la sombra, porque le tengo que decir que Izquierda Unida también tiene su pecado, porque Izquierda Unida sí gobierna una Administración en España, una que conozco yo, que es el Ayuntamiento de Córdoba, y el Ayuntamiento de Córdoba no sé si ya lo está realizando o va a realizar un auditorio con un coste de dinero muy importante con el sistema de peaje en la sombra. Por lo tanto, es una Administración que también tiene o, por lo menos, salvo que..., es la señora Rosa Aguilar, no sé si su organización no le habrá dejado hacer esa cuestión —no he seguido el devenir de esa obra, por lo tanto tampoco voy a decir que sea una verdad absoluta—, pero tengo que reconocer que no hace demasiado tiempo sí era voluntad de la Alcaldesa de Córdoba, de Izquierda Unida, hacer un gran auditorio que costaba bastante dinero con el sistema de peaje en la sombra.

Creo que con la intervención del Consejero se ha acreditado que no se puede hablar en ningún caso de falta de transparencia. Desde luego, información se ha dado toda y se ha hablado con todo el mundo. Creo que se ha dado aquí toda la información, con los Ayuntamientos, etcétera y, por lo tanto, falta de transparencia en ningún caso.

Me alegro que haya sacado el tema de la variante de Estella porque hay que reconocer, y yo lo recordaba el otro día aunque nadie quiso coger el guante, que en esta sede parlamentaria hubo quien dijo como verdad absoluta que nunca jamás se podría desdoblarse la variante de Estella, y eso está también escrito en el Diario de Sesiones por alguien, supongo, que no querrá que se repita ese capítulo, pero, bueno, no descarto, como hablamos mucho de este tema, la próxima vez que hablemos de esto ya traer el lugar exacto donde se dice, se afirma con contundencia, incluso diciéndonos a los demás que no tenemos ni idea de ingeniería, cosa que en mi caso es cierta pero quizás en otros no, que la variante de Estella nunca jamás podría desdoblarse porque en su momento se había hecho mal. Por lo tanto, quizás algún día lo traigamos porque ahí está el debate y consta en el Diario de Sesiones de esta Cámara.

Me parece que hay que quedarse con lo que dijo el Secretario General de la Cámara de Comptos,

que habló de que el expediente era impecable, cosa que creo que es muy importante, y también dijo que en Derecho todo es discutible, y creo que ahí radica, en general, esta cuestión. Se podía haber optado por no hacer caso a la concesionaria e irnos a los tribunales, una opción tan legítima como la contraria, y se optó por la contraria, creemos que de forma acertada, porque, si no, como yo decía el otro día, dentro de unos años nos veríamos compartiendo en esta Cámara para explicar por qué seguramente los tribunales nos habían condenado a pagar una serie de dinero que no estaba previsto.

Y en cuanto a la aceleración de las obras, pues creo que eso es tan sencillo como preguntar al conjunto de los ciudadanos a ver si estarían dispuestos a pagar un dinero, un dinero moderado todo hay que decirlo, para que la mayoría de las obras se terminaran antes, y yo creo que la respuesta sería afirmativa en su gran mayoría. Por eso creo que hay que decir a todos los ciudadanos que pasan y que pasaban habitualmente por esa vía de comunicación cuando se estaba realizando, a ver si cada vez que se adelantaba la obra, como se ha dicho, en cinco meses una, en dos otra, en tres otra y en siete al final, pues si estaban de acuerdo o no con haber pagado un dinero por adelantar esas obras, porque es evidente que el conjunto de los ciudadanos hubiera optado por adelantar ese dinero como si se les pregunta ahora por otras obras que están en este momento en funcionamiento.

Por lo tanto, creo que las explicaciones del Consejero han sido suficientes. Hay lugar a la interpretación en Derecho, como no puede ser de otra forma, pero, desde luego, es un expediente impecable, como dijo el Secretario General de la Cámara de Comptos. Muchas gracias.

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

SR. RAMIREZ ERRO: Muchas gracias, señora Presidenta. Agradezco también al señor Consejero la información y que se haya prestado por sí mismo, y también a petición de Izquierda Unida, a venir a esta Cámara a dar explicaciones, explicaciones necesarias porque estamos, a juicio de este grupo parlamentario, ante una situación grave, pero explicaciones que comprenderá que no nos satisfagan no solo por estar en la oposición sino porque creemos que hábilmente ha logrado que el debate discurrese por aquellas sendas en las que usted se puede encontrar más cómodo porque, efectivamente, nosotros también consideramos que el peaje en la sombra o peaje-sombra o peaje-penumbra o como quiera llamarse es un instrumento que tienen las Administraciones Públicas para poder camuflar, permítame que lo diga así, la emisión de deuda pública y, por lo tanto, poder cuadrar aquellos requerimientos que se imponen

desde Europa y que todos los que estamos en gobierno queremos respetar; los que tenemos diferentes responsabilidades de gobierno y los que no, es decir, es un instrumento que entendemos que puede ser útil, pero que siempre debe ser gestionado desde la transparencia, la eficiencia y la efectividad, por cierto, un instrumento que no ha inventado Unión del Pueblo Navarro ni este Gobierno de Navarra, efectivamente, es algo que ni siquiera podemos tratar como novedoso.

Y digo que usted ha logrado derivar a esas sendas porque en realidad aquí, por lo menos lo que le interesa a este grupo parlamentario es el informe de la Cámara de Comptos y es una técnica argumental de la oratoria cuando alguien presenta un informe realmente contundente intentar relativizar el hecho o la posibilidad de acceso a la verdad y tener una verdad única, y más en Derecho, claro que en Derecho todo es interpretable, todas las Administraciones, indudablemente, presentan su verdad y, al final, acaba siendo un juzgado el que dice quién la tiene y quién no, pero, claro, resulta que nosotros habitualmente solemos coincidir con la Cámara de Comptos y aceptamos cuando nos da la razón como cuando no nos la da, y en este caso, señor Consejero, a usted no se la da sino todo lo contrario. Dice que usted, permítame que lo personalice, que el Gobierno de Navarra actuó de una manera digamos que excesivamente bondadosa con respecto a la concesionaria, porque asumió una serie de gastos repercutidos al canon que, según la Cámara de Comptos, de ninguna manera deberían haber sido asumidos, y lo dice la Cámara de Comptos, que a este grupo parlamentario le merece el máximo de los respetos y, por lo tanto, voy a centrar mi intervención, si me permite la señora Presidenta, en estas cuestiones.

La Cámara de Comptos cuestiona la necesidad de una revisión oficial de precios porque dice que, efectivamente, eso que recogen las cláusulas 30 y 31, al ser una concesión, no un contrato de obras, y como en el pliego se establece taxativamente, ese aumento y esa revisión que, efectivamente, es ordinaria y habitual en todo tipo de cuestiones de estas características, ya están recogidos cuando se dice que los efectos de la variación de precios se corrigen con la actualización de las tarifas originales del año 2002 en función de los IPC y con la propia estimación de costes que el licitador tenía que recoger en su oferta. Es decir, eso ya estaba previsto en el propio pliego y, por lo tanto, el que taxativamente se recoja la no necesidad de revisión de precios es algo que dimana de que ya estaba recogido en esta otra cláusula. Por lo tanto, a juicio de la Cámara de Comptos, era absolutamente innecesario acceder a revisar oficialmente los precios y luego repercutirlo en el canon.

*Usted ha respondido que el Gobierno de Navarra aceptó los sólidos argumentos de la concesionaria y, claro, no era cuestión de pleitear. ¿Por qué no era cuestión de pleitear? Es decir, la concesionaria dice: no, no, es que quiero que me paguen más, quiero que los ciudadanos y ciudadanas de Navarra tengan que pagar más, que el canon sea mayor y, por lo tanto, mi beneficio también. Y el Gobierno de Navarra, por no pleitear, dice: pues, bueno, lo asumo. Pues la Cámara de Comptos mostró aquí claramente que el Gobierno de Navarra, de haber pleiteado, probablemente hubiese ganado o que, quizás, si se hubiese encontrado por el Gobierno de Navarra una actitud de firmeza, de defensa del pliego originario, que es el que marca todas las cláusulas y todas las estipulaciones a la hora de seguir todo lo concerniente a la concesión, indudablemente se hubiese ahorrado ese dinero. Eso en cuanto a la revisión oficial de precios, usted simplemente ha dicho que aceptaron los sólidos argumentos del concesionario. Evidentemente, los tendría, pero yo dudo de que si la Cámara de Comptos tiene sólidos argumentos para decir que no era necesario haberlos aceptado, el Gobierno no dé más que esa explicación: nosotros consideramos, por nuestros servicios jurídicos –sin ponerlos en cuestión, por cierto–, que por no pleitear era mejor aceptarlo aunque tuviese una repercusión millonaria en todos los ciudadanos y ciudadanas.*

*En cuanto a la aceleración, a nosotros nos parece que todo lo que sea acabar antes siempre es mejor y, además, consideramos acertado que en los pliegos de cláusulas se primase acabar antes de tal forma que se empezaría a cobrar el canon el día después de terminar las obras. Nos parece acertado. Ahora bien, lo que nos parece absolutamente demagógico es esa argumentación de la muerte, de una víctima mortal, de ocho heridos, porque, claro, si seguimos por ese camino yo le puedo decir que toda la inversión que ustedes no dedican a la sanidad origina no sé cuántos muertos, no sé cuántos heridos y, por favor, le pido que no vaya por ahí porque es una argumentación absolutamente demagógica y nosotros, como grupo parlamentario, no queremos entrar en ese tipo de argumentos. De todas formas, le hubiésemos agradecido que, cuando se terminaron las obras con adelanto, hubiesen explicado que nos habían costado tanto más, porque nos hemos tenido que enterar después, es decir, resulta que ustedes dijeron: no, las bondades del peaje en la sombra nos lleva a que una obra que a ustedes, –generalmente en referencia al Partido Socialista– les costó no sé cuánto dinero, nosotros lo hacemos mediante este sistema y lo acabamos antes. Sí, pero lo que no nos dijeron entonces era que no había costado alrededor de veinte millones de euros que luego repercutidos en el canon pues sería una suma. Eso no nos lo dijeron. No sabemos*

*si había un afán electoralista, pero de todas formas ustedes quedaron bien. Reconózcame, señor Consejero, que cuando ustedes dijeron, hemos acabado la obra siete meses antes, y no dijeron que había costado más dinero, pues, bueno, eso sí es efectividad, sí es optimización de los recursos públicos. Ahora bien, cuando nos tenemos que enterar por la Cámara de Comptos que, efectivamente, tuvieron que pagar mucho más, pues, señor Consejero, lo podían haber dicho, y usted estaba en este Parlamento y se le preguntó por estas cuestiones. Nos hemos tenido que enterar ahora.*

*Y en este caso también el concesionario sale beneficiado por la revisión de precios y con la aceleración voluntaria. Usted ha dicho que se llevan muy bien y que había, permítame también la expresión, como muy buen rollo, y eso es deseable siempre, es decir, siempre es deseable porque, al final, el resultado es mejor, pero, claro, cuando estamos hablando de dinero y de millones de euros de por medio da la sensación de que esto no sé si se ajusta a la regularidad y a la transparencia necesaria en todo procedimiento administrativo, porque, al final, siempre sale beneficiada la concesionaria; por no pleitear le damos la razón y una repercusión de muchos millones de euros; resulta que para que lo acabe antes, a propuesta de la concesionaria, siete meses antes, pues también bastantes millones de euros*

*Y luego hablamos del mantenimiento, y claro, me va a permitir que tampoco compartamos su argumento de fijese qué bien va a salir esto que nos vamos a ahorrar los quitanieves. Claro, es que para eso externalicen todo el mantenimiento de las redes públicas o todos los servicios o la sanidad. Es que no le va a costar un duro a esta Administración, claro, no le va a costar nada, no vamos a tener que tener medios propios, ¿para qué?, si los medios propios son más caros. Y esto también se lo pregunto, señor Consejero, ¿cuál fue el motivo para incrementar el canon en función de un plus de mantenimiento?, es decir, ¿qué servicios añadidos hizo la concesionaria que no podía hacer la Administración? Efectivamente, siempre es mejor que cuando se cae un puente lo pague otro. Ahora bien, también hay quienes pensamos que, en la medida que tengamos medios para mantenerlo, lo haremos antes, mejor y sin criterios económicos sino con criterios sociales, de prioridad social, pero, bueno, esto es una cuestión inherente a las ideologías.*

*Y termino, señora Presidenta, con una cuestión y es que, si no lo saben sus señorías, ya les anuncio que este grupo parlamentario ha presentado una moción solicitando aquello que apuntaba la propia Cámara de Comptos que cabía realizar en esta situación, cuando se constata que ha habido unos actos administrativos de un carácter incorrecto, y es la revisión de oficio de los mismos.*

*Entonces, tendremos que ver cuál es el posicionamiento del Partido Socialista en este caso. Izquierda Unida da la sensación de que se ha posicionado, se ha alineado con lo que es la revisión, la garantía y la búsqueda de la optimización de todos los recursos públicos, de su efectividad, etcétera, pero veremos qué hace el Partido Socialista, va a tener la oportunidad. No obstante, ante esta cuestión, que también le ha requerido el señor Erro, usted no ha contestado, es decir, ¿va a revisar de oficio los actos administrativos?, ¿tiene alguna disposición a aceptar que se pudo equivocar?, o, en su caso, ¿aceptaría que esta Cámara votase mayoritariamente que se hiciese y, por lo tanto, se sentiría con la obligación de hacerlo? Gracias.*

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

SR. CONSEJERO DE ECONOMÍA Y HACIENDA (Sr. Miranda Simavilla): *Gracias, señor Ramirez, por su intervención, por su talante y por su tono. Le tengo que decir que es evidente que no aspiraba a satisfacerles, ni mucho menos, vamos, sí que aspiraba pero, en fin, estaba seguro de que no iba a conseguirlo. Dice que me he ido por las ramas. No. Yo creo que el que se ha ido por las ramas es usted, o sea, usted ha repetido lo que he dicho yo. Ya le he dicho en el tema de la revisión de precios que se tenía que haber pleiteado o no. Ya le he dicho que la Administración eligió no pleitear y ya está, punto. Hubo una reclamación jurídica, la Administración la analizó desde el punto de vista jurídico, podía haberla rechazado y que no hubiera ido a los tribunales, podía haberla rechazado y que hubiéramos acabado en los tribunales o, si lo veíamos en justicia aceptar, aceptarlo. Bueno, pues optamos por la tercera. Si es una decisión que compete al que gobierna y no por eso está mal hecha. ¿Que la Cámara de Comptos tiene otra opinión? Pues si he dicho desde el principio que la respeto profundamente, si no critico en absoluto esa visión de la Cámara de Comptos, de verdad, lo que he venido a explicar aquí es porqué el Gobierno hizo lo que hizo. Yo no vengo aquí a debatir con la Cámara de Comptos si tenemos razón nosotros o no. Lo que nosotros hicimos es porque pensábamos que lo teníamos que hacer, nada más, o sea, ni yo me he ido por las ramas ni he eludido ningún debate. He dicho bien claro que era una reclamación administrativa que la Administración entendió que tenía que atender, tan sencillo como eso, dentro de una parte habitual de lo que es un contrato de obra pública. Yo creo que no hay más.*

*Ha manifestado usted que tanto en la parte de la revisión de precios como en la parte de la aceleración la Administración ha sido bondadosa, que había buen rollo... No, no, no, yo no he dicho eso, yo he dicho que la Administración hizo su papel y que*

*la sociedad concesionaria y las empresas constructoras hicieron el suyo. En fin, no le voy a decir que pregunte por ahí cuál es la opinión de más de uno sobre el Departamento de Obras Públicas y sobre alguna persona en particular, entre las cuales me incluyo, y qué opinión puede tener de mí la otra parte. Igual no la tiene tan buena como algunos podamos pensar, porque realmente creo que nos hemos esforzado, no en ir contra las empresas ni muchísimo menos, todo lo contrario, pero durante estos años sí hemos demostrado que la Administración ha estado en su sitio y las empresas en el suyo, eso sí que lo hemos demostrado. Y en la obra de la Autovía del Camino también lo hemos demostrado con creces. En definitiva, una obra de setenta kilómetros de Autovía, con ochenta kilómetros de carreteras, túneles, puentes, viaductos..., el 2 por ciento de incremento del coste de obra, 2 por ciento. Es que es así, porque los diecinueve millones, que es el seis, eso es una decisión de la Administración, eso no es un sobrecoste de la obra porque se haya hecho mal, no, no, la obra, todo ese obrón dirigido por el Gobierno de Navarra y, por cierto, no me voy a extender en todos los pormenores de esta obra, pero es que hemos sido de las pocas Administraciones Públicas que la dirección de una obra en concesión la hemos puesto nosotros, porque lo habitual es que la dirección de una obra en concesión la ponga el concesionario, pues aquí no, aquí la pusimos nosotros. El 2 por ciento. Por tanto, de buen rollo y de bondad, nada, o sea, nosotros en nuestro sitio y las empresas en su sitio. Lo que pasa es que en este caso lo han hecho muy bien, es que las empresas también lo pueden hacer muy bien, afortunadamente.*

*Y ha sacado también el tema de la explotación, ¿por qué la explotación? Es que es obligatoria, señor Ramirez. Cuando usted tenga la oportunidad, que ustedes lo tienen un poco más cerca para gobernar, y ya gobiernan, por cierto, como donde gobiernan solo hacen peajes al sol, claro, pues de esto igual saben menos; de peajes al sol saben la tira, de mantener los que caducan y volverlos a poner y de construir autopistas de peaje. Es que es verdad, que yo no critico nada, que yo digo lo que pasa, señor Ramirez, pero es que resulta que donde gobiernan, que es de aquí a veinticinco kilómetros, los peajes son al sol de todo. Cae el peaje de la A-8, vuelta a poner peaje para pagar la A-8 más todas las obras de carreteras de Guipúzcoa y Vicaya. Se hace la A-1, en peaje. Entonces, claro, ustedes como partido político son expertos en peaje al sol, en peaje-sombra quizá menos, quizá menos que Izquierda Unida por lo que ha dicho el señor García Adanero. Bueno, a lo que voy, en particular los contratos de concesión, en este caso con peaje-sombra, obligatoriamente por ley tienen que llevar aparejada la conservación. Precisamente intentamos al principio hacer solo por concesión la construcción de manera que*



la conservación la llevase el Gobierno de Navarra, como se lleva lo demás, totalmente externalizado porque, si usted no se ha enterado, desde hace muchísimos años toda la conservación de carreteras se lleva de forma externalizada, hace cuatro días se adjudicó el contrato de conservación de todas las carreteras de Navarra para los próximos cuatro años y salió publicado, pero es que es el décimo contrato de conservación que se hace en Navarra y, por cierto, funciona fenomenal, porque hay cosas que la Administración las hace muy bien y otras cosas en donde lo tiene más complicado, y eso aquí y en cualquier sitio. Entonces, es obligatorio, o sea, ahí no teníamos dónde elegir.

Y, ¿de dónde viene que –efectivamente, en el expediente está– se incrementó por las labores de conservación? Pues se incrementó por lo siguiente. Dentro de que el grueso de la conservación lo tenía desde el principio la sociedad concesionaria nos reservamos para la Administración, porque en el año 2002 teníamos un poco más de deuda, el mantenimiento de la vialidad invernal de la Autovía y las labores de jardinería –qué cosa tan importante–. Cuando sacamos el concurso la sociedad concesionaria hacía todo, pero la conservación de vialidad invernal y la jardinería, por razones de operación, pensamos que era mejor que lo hiciera el Gobierno. A lo largo de la construcción nos fuimos dando cuenta de que no tenía ningún sentido que, si había un contrato completo de conservación por una empresa, que era la Autovía del Camino S.A., nosotros cuando nevará metiéramos nuestros equipos, porque al final seguro que hubiera habido conflictos de competencias, líos. En fin, conclusión, decidimos que era mucho más lógico que esa conservación de vialidad invernal y de la jardinería también lo hiciese la sociedad concesionaria y, al final, se hizo un escándalo de lo que costaba y se ha incorporado a la conservación de la propia Autovía.

Yo le repito que son decisiones adoptadas por el Gobierno de Navarra en pleno ejercicio de sus competencias, plenamente respaldadas desde el punto de vista jurídico y que, evidentemente, pueden ser discrepadas por ustedes y por la Cámara de Comptos, sin duda, pero el Gobierno es el Gobierno. Lo malo es cuando te pillan haciendo cosas que no tienes que hacer, eso es lo malo, pero cuando son cuestiones puramente técnicas de interpretación de la Ley de Contratos, pues yo hubiera preferido, evidentemente, que nos hubieran dado la razón, porque no tenemos ninguna duda de que lo hemos hecho bien, pero, bueno, hay una discrepancia de procedimiento administrativo. Nada más.

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

SR. LIZARBE BAZTÁN: Gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señor Consejero. Buenas tardes, señorías. Le damos la bienvenida a esta Comisión, como siempre, y por tratar de ser sumamente breve agruparía todo en tres grandes argumentos. Primero, el sistema del peaje en la sombra no es el mejor descubrimiento del hombre en la época moderna, es, simplemente, que el Tratado de Maastricht y lo que vino después hizo que la inteligencia humana y la de los políticos buscasen sistemas de endeudamiento público que no rompiesen los compromisos de convergencia presupuestaria. Aquí estamos, simplemente, hablando de deuda pública, que se llama de otra manera, porque, si no, estoy convencido de que con esa deuda pública tan cara que hubo que emitir, por cierto, porque entonces los intereses estaban bastante más altos que lo que hubiesen estado en el año 2002 si llegamos a emitir deuda pública, ojo con el tema, pues entonces también alguien hubiese planteado lo del peaje en la sombra. Entonces, si no lo planteó nadie entonces, que se podía plantear exactamente igual que ahora, porque había que hacer una serie de cambios regulatorios, como se tuvieron que hacer aquí en el año 2000 con la aprobación de la ley que modifica la de contratos para esta autovía, si no se hizo, ¿por qué fue?, pues simple y llanamente porque no había la necesidad de buscar otra fórmula jurídica para el endeudamiento público, exclusivamente, y, por lo tanto, esto se hace porque no computa como deuda pública en estricto sentido, exclusivamente, y no hay más historia.

En cualquier caso, hablando de deuda, del sistema de peaje y de financiación extrapresupuestaria y para dejar la polémica, sé que no acabada sobre la conveniencia de aquella deuda o no y cuando en aquel momento yo era prácticamente tan joven como lo era el señor García Adanero... Él suele hacer muchas referencias siempre a que las reuniones de políticos en Navarra parecen muchas veces discusiones de los abuelos cebolleta: ¿te acuerdas cuándo fuimos a no sé que...?, y esto empieza a ser eso también, no por nosotros dos, precisamente, que todavía estamos en edad de merecer, sino básicamente por otros, ¿no?, porque entonces no estábamos ni él ni yo en el Parlamento, esto también conviene decirlo, si no parece que estamos aquí de toda la vida. Dicho eso, en aquel momento, primero, la economía no iba como ahora y, por lo tanto, los ingresos no eran los que son ahora, eran infinitamente menores en aquellos años, cuando ya estaba gobernando UPN, a partir del año 91, y es cuando se tuvo que emitir la mayor parte de la deuda. Segundo, además de que los ingresos eran sustancialmente menores había una carga muy importante porque se habían hecho obras de infraestructuras no solo de comunicaciones sino educativas y culturales, por ejemplo la de

la Universidad Pública, que había que pagarlas. Por lo tanto, nada tiene que ver una cosa con otra.

Y, en cualquier caso, para convencer, si es que no están ya convencidos, a los Parlamentarios de UPN y al señor Consejero voy a citar una fuente autorizada. En el año 1993 –de ahí lo de los abuelos cebolleta– sí estaba yo y el Consejo Económico y Social lo presidía don Miguel Sanz Sesma y dijo: tenemos que abonar tanta deuda, porque hubo que hacer esta deuda en Gobiernos anteriores –entonces el Presidente era el señor Alli, pero el Presidente del Consejo Económico y Social era el Vicepresidente, señor Sanz–, porque se ha hecho la Pública, la Autovía, la otra, la otra..., y dijo: y en mi criterio se ha recurrido a la deuda con acierto. Por lo tanto, creo que podemos de alguna forma dejar ahí la polémica, porque parece que aquella decisión fue acertada.

En cualquier caso, señor Miranda, nosotros pensamos que no hay que excluir el peaje en la sombra, pero pensamos que es más caro que el sistema habitual siempre en función de cómo estén los tipos de emisión de la deuda, claro está, porque en el 2002 estaban muy baratos y hubiese sido un acierto para el Gobierno y un desacierto para quien la hubiese adquirido, evidentemente. Pero si tan bueno es el peaje en la sombra podemos hacer una cosa: ahora que ya vamos de la mano del Estado a hacer el tren de alta velocidad y a descontarlo del Convenio Económico –y quiero, en primer lugar, que nos felicitemos todos porque esta es una buena noticia para todos, parece que ahí el Presidente Zapatero ha estado acertado– en ese caso parece evidente que, si tan bueno es, lo que puede hacer usted, y no lo digo en broma, es financiar con el peaje en la sombra todo el trazado del Corredor Navarro de Alta Velocidad y luego ya lo irá descontando del convenio, pero no de una sola vez sino en treinta años. Por lo tanto, creo que no hay que criminalizar ni culpabilizar ni denostar el peaje en la sombra, como ha hecho algún otro portavoz, no hay que denostarlo, pero tampoco hay que subirlo a los altares, es un sistema que es deuda y antes de contraer la deuda hay que pensarlo diez veces, sea deuda pública al uso o sea otro tipo de deuda, y aquí ustedes lo hicieron, bueno, pues muy bien, pues a partir de ahí adelante.

A nosotros realmente lo que nos preocupa de este tema no es un debate político, filosófico o, incluso, económico sobre la conveniencia o no del sistema del peaje en la sombra en sí mismo, sino la gestión que se ha hecho del sistema del peaje en la sombra en la Autovía del Camino, y ahí sí vemos que la Cámara de Comptos establece dos consideraciones muy importantes de desacuerdo con el Gobierno de Navarra, pero, claro, no es un desacuerdo jurídico entre dos gabinetes o dos servicios jurídicos de la Administración, lo es entre el

Gobierno y el máximo órgano fiscalizador de las cuentas públicas en Navarra. Es una discrepancia, en definitiva, entre un departamento del Gobierno de Navarra y el Tribunal de Cuentas de Navarra, que se llama Cámara de Comptos. Por lo tanto, hay una diferencia fundamental. No basta con decir que hay una diferencia interpretativa de tipo jurídico, no, es que hay una censura en cuanto a la gestión realizada por el órgano fiscalizador, que es el Tribunal de Cuentas de Navarra que se llama Cámara de Comptos. Por lo tanto, me parece que no es que la Cámara se haya beneficiado de la transparencia de este Gobierno, exclusivamente se ha beneficiado del cumplimiento de la ley, porque la información que tiene la Cámara de Comptos y la que hay que remitirle a la Cámara es una obligación legal, no es una cuestión de talante ni muchísimo menos de estilo de gobierno. Por lo tanto, no solamente estamos ante unas discrepancias técnicas o jurídicas sino que estamos ante una censura del órgano al que le hemos encargado que vigile el buen hacer y la buena gestión económico-financiera de las Administraciones Públicas y, concretamente, del Gobierno de Navarra.

Primera cuestión, por lo tanto, no se trata tanto de cuestionar el peaje en la sombra sino de la gestión concreta. Segundo, nosotros pensamos que el informe de la Cámara de Comptos es concluyente, al menos en dos aspectos y, sinceramente, de su intervención no hay un argumentario tan contundente como el que aquí se esbozó por la Cámara de Comptos. Esa es la realidad. No estamos ante dos opiniones iguales cualificadamente, pero tampoco estamos ante dos opiniones del mismo rango en cuanto a la entereza de sus argumentos. Es evidente que los suyos son sustancialmente más débiles, más allá de todo el beneficio que tenga la obra. Aquí de lo que se está discutiendo, y es la tercera y última cuestión, es de si había que proceder o no a la revisión de precios y si había que pagar por el adelanto de la obra o no, de eso estamos hablando fundamentalmente. Hay otros temas, la conservación, reducir de treinta a veinticinco años aumentando las previsiones de tráfico y también aumentando el canon correspondiente, pero estamos hablando de la revisión de precios y del adelanto de las obras, que son los dos temas principales en ese sentido y, claro, nosotros estamos viendo que tanto en la revisión de precios como en el adelanto de las obras –y espero que la crítica que voy a hacer ahora se la tome a bien porque hoy tiene que ser un día para la celebración y el gozo por el acuerdo de Madrid, no para el reproche– en nuestra opinión no ha habido transparencia ni claridad, y la prueba de que no ha habido transparencia ni claridad es que nos hemos enterado ahora. Yo no digo que se haya actuado con mala fe, que eso es distinto, lo que digo es que nunca la Comisión de Obras Públicas

ni la Comisión de Economía de este Parlamento, por ejemplo, conoció esta cuestión. Sí que conocimos el adelanto de las obras y, efectivamente, lo hicieron siete meses antes, pero, señor Miranda, como aquí en Navarra nos conocemos todos no lo hicieron para no hacerlo tres días antes de las elecciones, lo hicieron siete meses antes y estuvieron doscientos diez días diciendo que la habían acabado siete meses antes. Por lo tanto, esto no es eficacia en la gestión, esto es marketing, y del bueno, y del caro, porque el buen marketing es caro y aquí, una vez más, se ha demostrado.

Por tanto, dice: revisión de precios, ¿es que es justo o no? Mire, si se hace un contrato y el contrato establece con claridad una evolución de esos precios en función del IPC y lo acepta la empresa concesionaria que se presenta junto con otras, tendrá que ir a esos precios, no a otros. Es que lo ha solicitado la empresa; es que a mí me han dicho mis servicios jurídicos que sí. Ya, pero, ¿se ha enterado el otro, el que se quedó fuera del concurso? ¿Se ha hecho público que se va a proceder a esa modificación del condicionado del pliego? ¿De qué manera se hizo público? ¿Se vino aquí? No. ¿Se puso algún anuncio en algún sitio? Tampoco. ¿Quién se enteró, en consecuencia, de esa modificación tan importante y tan sustancial? Y en nuestra opinión, como quiera que el pliego –el pliego, por cierto, no de un contrato de obra sino de concesión– ya incluía un sistema de actualización en función del IPC, si además de esa actualización en función del IPC ahora se revisan los precios, estamos introduciendo una indemnización innecesaria y nueva, lesiva para los intereses de los ciudadanos y de otros posibles concurrentes al contrato de concesión.

Y, en segundo lugar, respecto del adelanto, más allá del marketing electoral, que eso sí hay que reconocer que siempre han hecho tan afortunadamente, y ahí está el resultado de las elecciones, los Gobiernos de Unión del Pueblo Navarro, pues lo cierto es que, al margen de esa circunstancia, el propio pliego antes de ser modificado ya establecía que se empezara a cobrar el canon el primer día del mes siguiente a la terminación de la obra y a la vez contemplaba que, si había un adelanto, habría que ver cuáles son los gastos en los que incurre para ese adelanto, y aquí en ningún momento se ha acreditado qué gastos mayores ha podido tener al respecto, desde luego no los conocemos. Es evidente la falta de transparencia que puede haber al respecto. Por lo tanto, no van a cobrar desde el primer día del mes siguiente a la terminación de las obras, pero tampoco cuando estaba previsto, sino una especie de intermedio. Por lo tanto, terminan antes, cobran desde antes, aunque no desde cuando hubieran terminado siete meses después, con lo cual, cobran, en todo caso, más días y, además, les damos una indemnización de 19,9 millones. Vamos a ver, si esto fuese un con-

trato de obra yo no me atrevería a discutir esa indemnización, pero como es un contrato de concesión necesariamente tengo que discutirla, porque lo cierto es que tenía que cobrar una cantidad por hacer lo mismo respecto de lo cual luego iba a empezar a cobrar todos los días para resarcirse de los gastos que había incurrido en la construcción de la obra y de los propios de la explotación. Por lo tanto, la indemnización es innecesaria y también en ese caso claramente lesiva.

Para nosotros estos son los dos temas principales y, a partir de ahí, el órgano fiscalizador; que no el gabinete jurídico del Parlamento, los servicios jurídicos de esta Cámara o cualquier consultora a la que podía haber recurrido este grupo parlamentario, los propios servicios jurídicos del Partido Socialista, no, no, la Cámara de Comptos trae aquí unos cuadros con absoluta claridad –por cierto, aquí no hace falta ser ni de ciencias ni de letras ni de nada, esta es una discusión política de conveniencia, el ciudadano tiene que saber si esto se tenía que hacer necesariamente o no y nosotros pensamos que no, que se podía haber hecho igual pero, desde luego, bastante más barato– y el canon se eleva en un 40,2 por ciento, según la Cámara de Comptos. Ciertamente, como bien detalla, no todo por los dos principales temas de preocupación para mi grupo, que son la revisión de precios y la aceleración; de la revisión de precios el 9,1 y de la aceleración el 5,1. Por lo tanto, un 14 por ciento de un 40 por ciento. Pero es que hay otras en las cuales también se podrá empezar a hablar al respecto en cualquier momento cuando, en ese sentido, parezca más interesante.

Por lo tanto, yo sin ánimo de criticar lo que puede ser la construcción de la autovía, que ya hablamos el otro día de que es evidente qué partido político la llevaba en primer lugar en el programa electoral, en el del año 99 solamente el mío, las cosas como son, pero es igual, esa discusión ya se tuvo, la financiación fue la que se acordó y, a partir de ahí, no es cuestión de estar permanentemente cuestionando todo sino simplemente diciendo: ¿este es el sistema que se puso en marcha y que se aprobó?, de acuerdo, pero gestiónese bien este sistema, porque el hecho de que el sistema sea nuevo, novedoso y que la obra sea muy importante y tenga un doble túnel y un puente espectacular en Puente la Reina no significa que necesariamente haya que indemnizar por adelantar las obras o que haya que revisar los precios del canon al alza, no necesariamente. Eso no tiene nada que ver con las características de la obra ni con el sistema elegido, sino con si es o no, lógicamente, de justicia. Por eso a nosotros, sinceramente, nos parece que ahí el Gobierno de Navarra se ha equivocado y que la gestión, y termino ahora mismo, al menos en estos dos aspectos es cuando menos muy cuestionable.

*Hay más, evidentemente. Tampoco entendemos por qué, por ejemplo, se reduce la conservación en un 21 por ciento y se aumenta en un 41 por ciento en la extraordinaria. Bien, probablemente son temas que nos darían para ver qué conceptos han entrado, algo ya se ha apuntado, qué conceptos han podido salir, etcétera, pero es evidente que ahí quedan, en mi opinión, bastantes cuestiones sin resolver y, por eso, repito, mala gestión al menos en esos aspectos, clara falta de transparencia, porque de esto no se ha enterado nadie, solamente que la obra se terminó el día que se terminó...*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Carmona Blasco): *Disculpe, señor Lizarbe, debe ir terminando.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Inmediatamente, señora Presidenta, gracias. ... la obra se inauguró el día que se inauguró y aquí nunca más se supo nada, solamente lo sabemos ahora y, hombre, evidentemente en buen sentido sería lógico que aquí lo sepamos porque, termino con esto, en su anterior comparecencia como Consejero de Economía, si algo dijimos aquí fue: hombre, no vamos a cuestionar los nuevos instrumentos de gestión administrativa, como son las empresas públicas, las semipúblicas, las participadas o incluso este sistema, pero que lo que se decida se decida aquí. Pues, oiga, es que aquí no hemos decidido nada, pero es que es más, ni tan siquiera nos han informado de esta cuestión. No sé a quién le habrán informado, al que lo pidió, que era la concesionaria que, por cierto, fue la beneficiaria, porque el resto de los ciudadanos, excepto los que estuviesen en su departamento, es evidente que no nos enteramos porque, simplemente, nosotros pensábamos de buena fe que las obras iban tan deprisa porque podían ir, pero no porque nos iban a costar más dinero. Gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Carmona Blasco): *Muchas gracias, señor Lizarbe. Señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE ECONOMÍA Y HACIENDA (Sr. Miranda Simavilla): *Hay que hacer referencia, ya que usted lo ha sacado, a esa gran noticia de ayer que es el acuerdo sobre la construcción por fin del tren de alta velocidad en Navarra con el sistema propuesto por el Gobierno ya hace dos años, y creo que no hay más que alegrarse y mucho, además, por el acuerdo alcanzado ayer. No sé por qué ha dicho que ahí el Presidente Zapatero sí ha estado acertado. Bueno, yo pensaba que estaba acertado siempre, en fin, esa frase es suya, pero en este caso desde luego sí que lo ha estado para Navarra sin lugar a dudas. Es una extraordinaria noticia para Navarra. Se ponderará y se valorará con el paso del tiempo y, evidentemente, viene como consecuencia del acuerdo entre el Gobierno de Navarra y el Gobierno de España, que es como hay que llevar adelante todo este tipo de grandes actuaciones. Y creo que en esto, además, no hay que hacer ninguna broma porque el*

*tema es francamente importante para nuestra Comunidad. Dicho esto ha dicho que se financie el tren con el peaje-sombra. Bueno, como lo tiene que financiar el Estado pues habrá que comentárselo al Estado. Nosotros lo tenemos bien claro, vamos a construir la parte de obra que convengamos con el Estado y lo descontaremos del Convenio Económico de acuerdo a lo que está previsto y de acuerdo a como se ha hecho ya con la Comunidad Autónoma Vasca, o sea, que si el Estado, que es al final quien lo tiene que hacer, para afrontar este pago busca otros sistemas de financiación, pues sin duda que está dentro de sus competencias.*

*Antes el señor Ramirez decía y ahora lo dice usted que ha habido falta de transparencia. Yo quiero hacer aquí, quizá, una parte de autocrítica, es decir, transparencia no ha faltado porque este departamento nunca ha tenido falta de transparencia. Lo que sí es cierto es que discrepo de alguna manera de que esa obra, como ya he dicho, se terminara en el año 2006, se ha terminado en julio de 2007, y de este expediente, como de todos los expedientes, se informa al Parlamento y a la Cámara de Comptos a año vencido. Entonces, efectivamente es cierto que esta obra era una obra muy singular, que ha tenido en particular el tema de la aceleración que, posiblemente, había que haberlo explicado expresamente mejor. Yo también digo, y me puedo remitir a mis comparecencias públicas sobre el tema, que ya cuando anunciamos que la obra se podía acortar dije personalmente, porque me acuerdo perfectamente, porque lo dije conscientemente, que si fuera así tendría una compensación económica, y no sé si estará grabada o no esa intervención pública mía, pero lo dije, lo dije porque lo quise decir, porque, en fin, no es que me imaginase que iba a pasar esto, porque no me lo imaginaba, pero es evidente que, cuando se anuncia una cosa que va a costar dinero, creo que es razonable decir que va a costar dinero. Lo que también es cierto es que no dijimos la cantidad porque, evidentemente, también dije en aquel momento que la cantidad estaría sujeta al tiempo que se acortase la obra, porque así estaba contratado o convenido o pactado, es decir, el máximo eran 19,9 si se hacía todo ese acortamiento de plazos y así ha sido y así se ha cobrado, pero podía haber sido cero. Cuando cerramos el pacto con la empresa de acelerar las obras a cambio de una indemnización podía haber sido cero y así está en el contrato que se va a remitir y lo podrán comprobar ustedes. ¿Que había que haber dicho que si se cumple todo son 19,9? Bueno, pues posiblemente sí que había que haberlo dicho, o ¿que había que haberlo dicho entre septiembre y ahora?, pues quizá habría que haberlo dicho, pero lo cierto es que se iba a decir al Parlamento y se dirá al Parlamento en el mes de febrero del año 2008. ¿Tarde? Pues quizá tarde y, por tanto, sí puedo*

entender que por la singularidad de la obra quizá había que haberlo dicho expresamente con anterioridad y no esperar a que la Cámara de Comptos, de paso además, porque realmente no era este su objetivo en este informe, haya visto en el expediente este dato. Eso en cuanto a la aceleración.

Y en cuanto a la revisión de precios, no sé si lo he dicho expresamente o no, pero lo digo ahora, bueno, sí que lo he dicho, lo he dicho seis veces, es evidente que es una reclamación de algo que en el pliego estaba puesto de una manera que pudo interpretar la otra parte que le afectaba de una manera diferente a lo que pensaba la Administración; reclamó, argumentó y la Administración entendió que tenía derecho. Usted, que es letrado, sabe que eso es totalmente posible. ¿Que usted u otro lo hubieran llevado a los tribunales? También he dicho que es posible, pero que el criterio de la Administración, dentro de sus competencias, fue que tenían derecho en su reclamación y es así, y la Cámara de Comptos ya dijo también el otro día en esta Cámara que ella no es un tribunal de justicia, y para qué vamos a entrar otra vez en disquisiciones que no hacen al caso. Entonces, la Cámara de Comptos hace un informe, da su opinión y, evidentemente, en este caso no opina exactamente lo que opinaba el Departamento de Obras Públicas cuando aprobó este expediente. Pero, insisto, no nos han cogido en falta, lo que pasa es que piensan de manera diferente a cómo se pensó en el Departamento de Obras Públicas cuando se aprobó este expediente, que es muy diferente, y usted lo sabe, o sea, ellos piensan de manera diferente a lo que pensó jurídicamente el Departamento de Obras Públicas cuando se aprobó el expediente, pero no nos han pillado en falta y es así.

También es cierto que si rebobinásemos, pues evidentemente el tema de la revisión de precios lo pondríamos más claro para que esto no hubiera pasado, eso es evidente. El tema de la aceleración no, el tema de la aceleración entra dentro de las competencias de un Gobierno, de una Administración para hacer exactamente lo que hicimos y, además, no lo tiene que decidir el Parlamento, eso usted también lo sabe, eso lo decide el Gobierno y luego el Gobierno da cuenta al Parlamento, pero la decisión, evidentemente, la toma el Gobierno en el ámbito de sus competencias y, desde luego, sobre la aceleración de la obra, si se dieran unas circunstancias parecidas, este Gobierno lo volvería a hacer y supongo que otro pues igual también lo hacía, porque al fin y al cabo fue ponderar el interés público con coste económico respecto de la actuación y, por tanto, no creo que tenga que volver a repetir lo que ya he dicho varias veces esta tarde.

Hay un tema, lo que pasa es que es demasiado técnico, y dice: es que el IPC reconocía la revisión de precios. Yo siento decir que no tiene nada que

ver, pero, en fin, creo que habría que estar aquí mucho tiempo explicando cómo se financiaba la obra y demostrando que no tiene nada que ver el IPC de actualización de las tarifas con reconocer o no la revisión de precios, es que no tiene nada que ver, pero no les pido que crean mi palabra, pero también les digo que creo que no es el momento de dedicar aquí mucho tiempo para demostrar financieramente que no es así, es decir, al reconocer la revisión de precios lo que se está reconociendo es que a esa obra hay que sumarle una cuantía económica superior, por tanto, hay que financiar más que lo inicial, hay que financiar más con la revisión de precios, ese 10 por ciento, y esa financiación se hace con un sistema de tarifas que se actualiza con el IPC, pero es que igual se actualiza con el IPC para financiar 80 que 100 que 120. O sea, el sistema es cuánto hay que financiar. Al final, 110, pues 110. Bueno, pues las tarifas luego se actualizan con el IPC, pero es que no tiene nada que ver el monto de la financiación..., es que es bastante sencillo y en este caso sí voy a decir que es como si ustedes piden un préstamo de cuota variable. Bueno, pues esa cuota variable será en función de cuánto tienen que financiar. ¿Que financian algo más de lo previsto? Pues la cuota variable sube algo más de lo previsto, pero sube igual. ¿Que es menos? Pues baja, pero la cantidad a financiar no tiene nada que ver luego con la curva de financiación. Es así, o sea que en eso no hay contradicción sino que es un tema de financiación y de coste de obra. Y me parece que nada más.

Le agradezco también el tono de su intervención y ahí está la obra. Creo que los ciudadanos han reconocido claramente que esa ha sido una buena obra, que se ha hecho bien, que se ha adelantado, que nosotros decimos que preferimos pagar algo para que se terminase antes y creo que poco más hay que decir.

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

SR. BURGUETE TORRES: Gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señorías, doy la bienvenida después de casi ya dos horas de comparecencia al Consejero de Economía y Hacienda y Vicepresidente del Gobierno, don Álvaro Miranda, sobre una cuestión en la que lo trascendental es –y creo que aquí ha habido un interés por diferentes grupos parlamentarios de derivar la atención–, poniéndonos en la fecha en la que el Partido Socialista solicita el informe de la Cámara de Comptos, allá por enero del año 2006, no para ver si le encuentra al Gobierno algún aspecto discutible referido a la revisión de precios o al pago por la aceleración, sino para que explique las posibles alegrías presupuestarias y extrapresupuestarias que el Gobierno de Navarra está desarrollando en

*materia de financiación de grandes obras públicas referidas al sistema del peaje en la sombra, por un lado, y al sistema de la previsión social mediante el montepío. Ese es el marco en el que nos movemos con respecto al informe de la Cámara de Comptos. A partir de ahí, y como consecuencia de ese informe, la Cámara de Comptos indiscutiblemente entra a valorar aspectos que en algún momento dice que no se puede cerrar la afirmación que hace en la medida en que el expediente no está cerrado del todo y, por tanto, va haciendo unos análisis con referencia a diferentes aspectos del montepío, de la financiación de la Autovía A-12 y también de las áreas regables del Canal de Navarra y, por encima de todo ello, lo que no discute en ningún momento es la legalidad.*

*Me quedo asombrado de cómo es posible que se estén discutiendo las decisiones del Gobierno en el ámbito de su competencia cuando son plenamente legales. Acepto que puede haber una valoración política diferente, pero el informe de la Cámara de Comptos en ningún caso discute la legalidad y, por tanto, el Gobierno, en el ámbito de su competencia, no el Parlamento porque el Parlamento no tiene esa competencia, señor Lizarbe, el Gobierno en el ámbito de su competencia determina y adopta dos decisiones: una, referida a la revisión de precios con los informes jurídicos que se adjuntan o se reseñan, cuando menos, en la contestación que se da a la Cámara de Comptos, y esa es una petición de parte, de la concesionaria, y luego por una decisión voluntaria del Gobierno que estima que por razones de interés general, de interés público, de interés social es interesante y oportuno contemplar un pago por la aceleración de esas obras con base en el beneficio que al conjunto de la sociedad puede determinar que la obra se acabe seis o siete meses antes, no que podamos hacer en un momento concreto la inauguración antes de las elecciones o no, porque me parece que es una visión corta y reduccionista de la realidad, porque me cuesta pensar que alguien se crea firmemente una afirmación de ese tipo dentro del entorno de la clase política de la Comunidad Foral de Navarra en la que nos encontramos.*

*Creo que hoy el Consejero nos ha dado una lección, una clase con rotundidad, con claridad, con una explicación firme y sólida que en algún momento me ha dado la sensación de que ha provocado que el señor Lizarbe revisase algunas de sus decisiones de años pasados con la afirmación o no de la abstención en su momento del peaje en la sombra en la ley del año 2001. Creo que hoy votaría a favor de aquella propuesta aunque el Gobierno posteriormente hubiese revisado los precios y hubiese adoptado un pago por aceleración de las obras. ¿Por qué? Porque lo bueno tiene que ser posible, señorías, si no, es imposible y entonces aquí han planteado otras alternativas, yo no sé si*

*con desconocimiento o no, me parece que con más voluntad que acierto, y otras fórmulas que pueden caber, creo que superadas, trasnochadas y antiguas en la medida en que solo ejecutaré alguna obra si tengo dinero en el bolsillo. Bueno, pues eso en épocas pasadas podía caber, pero hoy mediante los diferentes modelos de financiación que permite la normativa creo que es algo aceptado ya a lo largo de los últimos decenios o más incluso, y este es el modelo que hoy cabe y que hoy nos permite la normativa, nos guste más o menos. Yo sé que se pueden plantear otras alternativas, pero la mayoría de las Administraciones Públicas, cuando quieren ejercitar y ejecutar una obra de similares características a estas, van a un sistema del peaje en la sombra, en cualquier Administración, autonómica, española y europea, y aquí algunas formaciones políticas siguen utilizando el viejo manual y el viejo sistema de que solo cuando tenga dinero ejecutaré las obras y, si no, iré a un sistema que hoy es muy discutible, porque no cabe, como es la deuda pública, como bien ya se ha reseñado. Por tanto, la legalidad por encima de todo.*

*El martes pasado dije en la comparecencia del Presidente de la Cámara de Comptos que las decisiones que ha adoptado el Gobierno son tan discutibles como legales, y hoy se están discutiendo aquí, pero son tan discutibles como legales y el Gobierno ha adoptado las decisiones en el ámbito y en el marco de su competencia con pleno cumplimiento de la legalidad. El señor Ramirez de Nafarroa Bai, que no está –ya me ha avisado de que se tenía que marchar–, ha planteado como una gran aportación al futuro de esta Comunidad en referencia al peaje en la sombra que el Gobierno revise de oficio los actos administrativos por los que aceptó aumentar el precio de la obra –y, atención, solo se refiere a un apartado– y asumió el gasto de 19,9 millones de euros por el adelanto en la entrega de la denominada Autovía del Camino, el Gobierno, que voluntariamente prima porque se acabe la obra antes por el interés general y el interés público, ¿Nafarroa Bai le pide ahora que revise esa decisión en ese apartado concreto del adelanto y de la aceleración de la obra y no en el ámbito de la revisión de precios? Será porque lo acepta, digo yo, y yo sí creo que ese aspecto puede ser más discutible con base en el informe de la Cámara de Comptos que dice que estaba expresamente excluido ese apartado y en el ámbito del pago por la aceleración dice que no estaba en el pliego, ni más ni menos, que no estaba en el pliego, no, no, no estaba en el pliego, no quiere decir que ni se pueda aceptar ni que sea ilegal ni que el Gobierno ha cometido una ilegalidad, no, no, dice que no estaba en el pliego, no dice otra cosa. Bueno, pues eso del pago por la aceleración es lo que le preocupa al grupo de Nafarroa Bai que dice que el Gobierno, que es el que decide y el que*

toma aquella decisión, se autoenmiende, cuando los argumentos que ha explicado el Consejero creo que son sobrados, y revise de oficio este acto administrativo. También puede hacerlo –usted, señor Lizarbe, que es jurista– a instancia de parte el grupo de Nafarroa Bai ¿verdad?, pues igual habría que planteárselo para que lo puedan plantear ellos en el ámbito judicial para ver si tienen la suerte que el Gobierno entendía que no la iba a tener o los argumentos que el Gobierno pensaba que no podía tener. ¿Por qué? Porque realmente el Gobierno entiende que, si se diese esa alternativa, podía perder y, por tanto, entiende que esa es una buena decisión y, como esa es una decisión, acepta esa propuesta y, a partir de ahí, viene la siguiente cuestión que es el pago por la aceleración y esa es una decisión voluntaria del Gobierno.

El señor Miranda y también el Presidente de la Cámara de Comptos y su equipo aceptan que este es un pliego complicado, complejo, difícil, sobre el que no hay gran experiencia, aunque este sea un modelo del siglo XIX con los antiguos ferrocarriles, que ahora se podía actualizar, pero en todo caso no hay gran experiencia en una obra de este calibre en esta Comunidad y, por tanto, es cierto que conforme se vaya andando iremos mejorando algunos aspectos que no es que sean ilegales sino que lo que hacen es dejar algunas cuestiones no suficientemente claras, y eso es lo que creo que ha provocado esta situación que en ningún caso tiene que empañar la mayor, y la mayor es que hoy tenemos por un sistema legal con cobertura administrativa, económica y financiera, como es el peaje en la sombra, una autovía que hace unos años, señorías, era impensable porque no teníamos capacidad económica para poder asumirla y hoy es una gran realidad. Y creo que hoy la atención de las localidades del eje de la A-12 y el conjunto de la Comunidad Foral de Navarra, por mucho que se diga, no está dirigida a si se pagó o no una revisión de precios o si se hizo un pago por la aceleración de las obras, sino que están mirando al futuro, y ese futuro hoy para ellos y para el conjunto de esta Comunidad es más halagüeño y más optimista, entre otras cosas porque hay una infraestructura que se ha desarrollado con un Gobierno de UPN y el CDN y con una abstención del Partido Socialista que también permitió, todo hay que decirlo, que el tema saliese adelante, y hoy aquel modelo se ha aprobado, se ha ejecutado y es una realidad.

Finalizaré. La Cámara de Comptos dice que si se pleiteaba podía ganar el Gobierno de Navarra. Creo que esa es una valoración completamente interesada del señor Ramirez. Creo que la Cámara de Comptos no dijo eso. El secretario general de la Cámara de Comptos dijo que, desde el punto de vista formal, los expedientes son impecables. Yo si fuese Consejero de Obras Públicas y de Economía y Hacienda me llenaría de satisfacción si la Cámara

de Comptos dice que desde el punto de vista formal los expedientes son impecables. Bueno, si fuese alcalde y me hubiese revisado la Cámara de Comptos también. Y desde el punto de vista del contenido lo que puedo decir es que en Derecho todo es discutible, pues faltaría más, pues la segunda parte creo que la aceptamos todos porque es así, porque todo es discutible en Derecho, pero la primera es una parte muy importante y aquí se obvia eso y, entonces, se está en que si la Cámara de Comptos ha dicho que, del 40 por ciento, un 5 por ciento es por el adelanto y un 9 por ciento por la revisión. Oiga, desde el punto de vista formal, impecable, y el Consejero ha venido aquí hoy para explicar con todo lujo de detalles que sus expedientes son impecables, ni más ni menos, rotundidad y claridad, que no debe empañar en ningún caso, señor Miranda, pese a las críticas que se han vertido a lo largo de las últimas semanas, el magnífico trabajo que se ha desarrollado con la A-12 pese a que sea discutible, como lo ha señalado la Cámara de Comptos, el pago de la revisión de precios y creo que será muchísimo menos discutible el pago por el adelanto de las obras. Por tanto, señor Miranda, ánimo en su nueva andadura con la experiencia acumulada y, como decía aquél, con la ilusión renovada. Buenas tardes.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Carmona Blasco): Muchas gracias, señor Burguete. Señor Consejero.

SR. CONSEJERO DE ECONOMÍA Y HACIENDA (Sr. Miranda Simavilla): Muchísimas gracias, señor Burguete. Creo que ha estado muy claro en el remate de esta comparecencia, y la vida es así (Risas), pero creo que en lo que ha dicho, aparte de que me afecte personalmente, ha tenido buena parte de razón. Por mi parte nada más, muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Carmona Blasco): Muchas gracias, señor Consejero. Señor Erro, muy brevemente.

SR. ERRO ARMENDÁRIZ: Seré muy breve solamente para manifestar, por las afirmaciones que ha señalado el Consejero, que, evidentemente, todo el planteamiento que he hecho, guste más o guste menos, está dentro de la crítica política, no hay otros elementos que señalar; ya digo que se pueden sacar de contexto y podemos hacer lo que queramos, pero está exclusivamente con base en la crítica política y en las sensaciones o criterios que tiene esta agrupación de Parlamentarios.

Entiendo que, aparte de intentar ridiculizar algunos datos que he pretendido dar, usted no me los ha aclarado, no los ha negado. Yo sigo anteponiendo los planteamientos que le he hecho ver porque, evidentemente, a nivel cuantitativo entiendo que hay entidades que pueden asesorarme con mayor fidelidad de lo que yo puedo plantear porque, evidentemente, no soy de ciencias y las mate-

*máticas nunca se me dieron muy bien. En cualquier caso hay una serie de elementos que he señalado y que usted no ha contradicho y tampoco ha planteado la respuesta a una serie de cuestiones que, evidentemente, no voy a repetir porque no ha lugar y que ya tendremos tiempo de poder repasar; pero, desde luego, quiero dejar muy claro que toda la intervención ha estado en la crítica política y entiendo fuera de lugar el intento de ridiculizar las opiniones, incluso llegar a decir que le parecía una estupidez. Bueno, yo le puedo asegurar que nunca en ninguna intervención entenderé que es ninguna estupidez lo que un Consejero de este Gobierno y de cualquier otro pueda trasladar ni aquí ni externamente.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Carmona Blasco): *Muchas gracias, señor Erro. Señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE ECONOMÍA Y HACIENDA (Sr. Miranda Simavilla): *Pues me parece muy bien que rectifique en esos términos, es decir, que su crítica sea puramente política, me alegro de que se circunscriba a eso, porque lo que ha dicho creo que era de gravedad suficiente como*

*para ponerlo de manifiesto por mi parte. Yo no le he ridiculizado, por supuesto, ni a usted ni a los datos, lo que pasa es que dentro de esa respuesta política también puedo entender que sus argumentos son absolutamente débiles. Y respecto de mis manifestaciones sí que reconozco y digo y repito que de todo lo que he oído, leído y observado durante estos días me ha parecido una estupidez pensar que a un Gobierno, cualquiera, de cualquier color político, se le pueda atribuir que paga 19,9 millones de euros por adelantar una obra de esta envergadura siete meses por no entrar en un período electoral por tres días. Yo personalmente considero que ese es un calificativo que no hay que entenderlo como un insulto sino como una apreciación, pero retiro la palabra estupidez por completo y digo que me parece que está absolutamente fuera de lugar.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Carmona Blasco): *Muchas gracias, señor Consejero. Muchas gracias, señorías. Se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 18 HORAS Y 38 MINUTOS.)