DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

VIII Legislatura | Pamplona, 5 de febrero de 2015 | NÚM. 50

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. SAMUEL CARO SÁDABA

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 5 DE FEBRERO DE 2015

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente de la Cámara de Comptos para explicar el informe de fiscalización sobre el Peaje en la Sombra.

— Debate y votación de la moción por la que el Parlamento de Navarra se opone a la salida a bolsa de una parte de AENA, presentada por los GP Bildu-Nafarroa y Aralar-Nafarroa Bai.

(Comienza la sesión a las 10 horas y 6 minutos.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente de la Cámara de Comptos para explicar el informe de fiscalización sobre el Peaje en la Sombra.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Buenos días, señorías. Vamos a dar comienzo a esta sesión de la Comisión de Fomento, que tiene por objeto dar cuenta de dos puntos en el orden del día. En primer lugar, la comparecencia del Presidente de la Cámara de Comptos, a quien saludamos junto con su equipo, para que explique el informe de fiscalización sobre los peajes en la sombra, que ha sido solicitada por dos grupos, por Bildu y por los Parlamentarios no adscritos, en este caso por el señor Ayerdi, que, por tanto, tendrán la palabra para hacer la correspondiente introducción, después de la cual intervendrá el Presidente, conforme está estipulado.*

Así que, señor Amezketa, señor Ayerdi, cuando quieran, tienen la palabra.

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Egun on. Buenos días. Muchas gracias por su presencia, señor Robleda y equipo de la Cámara que le acompaña. La comparecencia, como está bien claro, es consecuencia del informe que realizaron en diciembre sobre los peajes en la sombra, que a su vez es continuidad de otros anteriores.*

En este caso concreto, nos pareció que era especialmente importante esta comparecencia para que nos ayude a todos a entender mejor cuál es el contenido del informe que, desde mi punto de vista al menos tiene, no el informe, sino los hechos sobre los que informa, algunas peculiaridades importantes. Voy a intentar simplemente comentar cuatro cosas para que, en la medida de lo posible, además de la información preparada, se pudiese hacer algo al respecto.

Desde nuestro punto de vista, resulta muy llamativa una distribución de beneficios que se hace por la empresa concesionaria de la A-12, aunque está perfectamente explicado cómo se llega a eso. Pero yo creo que esa explicación textual requiere una explicación oral porque hay cosas que a uno que a lo mejor no esté muy familiarizado con este tipo de cosas le suscitan preguntas muy simples: ¿se pueden repartir beneficios de una partida calificada como de beneficios y que como tales importes, por ejemplo, no está muy claro que haya pasado previamente por Hacienda a través de Impuesto sobre Sociedades en su totalidad? Pudiera ser algo así.

Ese es un tema que nos parece muy importante. Nos parece muy importante porque si tenemos en cuenta que hay una concesión que lleva no sé si son seis o siete años y le quedan otros veintitantos, pues, claro, las cosas no sé si se pueden seguir repitiendo como fórmula, como ingeniería contable o no sé cómo calificarla, a futuro.

Segundo. ¿Cómo está funcionando el juego de IVA en todo este asunto? Uno tiene que pensar que la empresa constructora, en su momento, cuando está haciendo la obra, tiene un IVA soportado importante que, a través de los mecanismos existentes, recupera de Hacienda puesto que entonces no tiene facturación para… Pero luego, tiene que jugar, de alguna manera, a futuro. Son esas dos cosas fundamentalmente.

Y añadido a la primera, o colateral, cómo juega –no cómo debería jugar, sino cómo juega realmente– el Impuesto sobre Sociedades. Es decir, se trataría de llegar a comprender si todo esto, en la forma en que está funcionando y se está haciendo, está teniendo repercusiones tributarias, tanto en IVA como en Sociedades, y si hasta ahora, a lo mejor, ha podido tener consecuencias negativas –eso no me atrevo a aventurarlo, pero me gustaría que ustedes lo dijesen–, puede seguir siendo en el futuro o hay garantías de que lo que hasta ahora había ocurrido ha de ser compensable forzosamente en el sentido que corresponda de acuerdo con las tributaciones previstas en el futuro.

Desde nuestro punto de vista, además de la información general, estas serían unas cuestiones muy importantes. Están referidas, obviamente, a la A-12, pero hay otra consideración muy importante relacionada con el canal. A partir de los datos que se proporcionan, tanto en el canon de demanda como en el canon de calidad, las diferencias de importe unitario entre lo en su día ofertado y lo real referido al ejercicio de 2013, es decir, siete años después, tienen incrementos del orden del 50 por ciento en números redondos, porque no sé si es el 47,75 o el 47,80, y ya ha pasado otro año más, es decir, se han abonado ya también los de 2014 –no tenemos las cifras, supongo que ni ustedes ni nosotros– pero a 2013 ya está del orden del 50 por ciento.

Y aunque hay muchas explicaciones de modificación –IPC y otra serie de factores técnicos–, en cualquier caso, a nosotros por lo menos nos parece que en siete años es un incremento muy importante y, además de importante, nos gustaría saber si se puede calificar de excesivo en relación con las previsiones. Nada más y muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Amezketa. Señor Ayerdi, cuando quiera, tiene la palabra.*

SR. AYERDI OLAIZOLA: *Gracias, señor Presidente. Bienvenidos también, señor Robleda y su equipo. Por nuestra parte, además del interés general en todo el informe, sí que tenemos un*

especial interés en analizar la situación de la autovía del Pirineo, a la que ustedes dedican bastante tiempo, en particular, la derivada de esa reclamación que está pendiente de recurso contencioso-administrativo. Yo creo que ahora mismo es la incidencia más relevante que hay o que se desprende de la lectura del informe. Parece que se cierne una incertidumbre sobre esa cuestión y sí que nos gustaría –a mí por lo menos– que tuviéramos una parada más detallada sobre esa cuestión.

En cuanto al resto de temas, efectivamente, el señor Amezketa ya ha apuntado alguna cuestión. Con lo cual quedamos a la espera de sus explicaciones.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Ayerdi. Con estas introducciones, señor Presidente de la Cámara de Comptos, cuando quiera, tiene la palabra.*

SR. PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE COMPTOS (Sr. Robleda Cabezas): *Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días. Egun on. Voy a exponerles, de alguna manera, la visión conjunta y después individualizada de las concesiones que el Gobierno de Navarra ha realizado a través de este sistema del peaje en la sombra, que es un sistema de colaboración público-privado, como saben, en el cual las empresas adjudicatarias construyen la infraestructura y también se hacen cargo del mantenimiento y explotación de estas infraestructuras a cambio de un pago llamado canon, por el cual, lógicamente, las empresas adjudicatarias recuperan sus inversiones y los costes que genera, obviamente, su financiación.*

No cabe duda de que se trata de un sistema complejo en el que después intentaré responderles lo más concretamente posible a las preguntas que ya me han realizado y a las que ustedes tengan a bien realizar. En todo caso, el informe presenta la visión general, en primer lugar, de estas tres concesiones a través de este sistema, que son la Autovía del Camino, la Autovía del Pirineo y las zonas regables del Canal de Navarra.

Ciertamente, la Cámara de Comptos ya había realizado, en el año 2007, un informe, que se publicó en septiembre, sobre los gastos futuros que generaban este tipo de colaboraciones referidas a la Autovía del Camino, a las zonas regables y también a otro aspecto que se pidió en ese informe, que eran los gastos futuros y su impacto del montepío de los funcionarios.

Como decía, efectivamente, estas tres concesiones que se iniciaron, la Autovía del Camino en el año 2007, me refiero no al inicio de la obra sino a la puesta en funcionamiento y, por lo tanto, al inicio del devengo del canon por peaje en la sombra, también a las zonas regables del Canal de Navarra, que también se inició en ese año la puesta en riego de una manera paulatina. Después daré datos sobre las hectáreas y, de alguna manera, la forma de cálculo del canon de este tipo de peaje que, evidentemente, es diferente de las dos infraestructuras anteriores, de las autovías, porque ese canon se fundamenta, en el caso de las autovías, en el canon de demanda que se parametriza a través del número de vehículos por kilómetro que circulan por estas infraestructuras mientras que, lógicamente, en el caso de las zonas regables del Canal de Navarra se refiere a los metros cúbicos consumidos de agua.

En todo caso, les señalaré que esa diferencia en cuanto a esta colaboración público-privada, concretando ya algunos datos, en el caso de la Autovía del Camino, el peaje en la sombra se hace tanto por lo que se refiere a la construcción como a la explotación y mantenimiento de toda la autovía, en torno a setenta kilómetros. En el caso de la Autovía del Pirineo, el peaje viene vinculado, por un lado, a la parte de construcción, en concreto dieciséis kilómetros, y la explotación y mantenimiento en ese peaje de los cuarenta y cinco kilómetros de la autovía por la Comunidad Foral. En el caso de la infraestructura de las zonas regables del Canal de Navarra, la repercusión en el canon del peaje de la infraestructura tiene una complejidad mayor. En concreto, me referiré a ella, pero les adelanto que, por un lado, hay una financiación mediante peaje de la inversión, de lo que serían las obras de interés general, que se repercute en un 15 por ciento a los propietarios de las parcelas, es decir, básicamente, lo que serían los sistemas de riego, y el 85 por ciento de esa infraestructura de interés general es la que el Gobierno de Navarra, la Administración Pública del Gobierno de Navarra, paga a través del canon para recuperar ese 85 por ciento que suele ser todo: las obras de infraestructura, de parcelación, drenajes, caminos de toda la infraestructura.

Después, lógicamente, hablaré de los diferentes cánones que se plantean sobre ese reparto entre la Administración Pública, por un lado, a través del canon de demanda o volumen, el canon de calidad y el canon de mantenimiento y explotación que se repercute a los propietarios de la parcela. Naturalmente, las obras o la infraestructura necesaria que debe acometer el propietario de la finca en su propia parcela corren a cargo de ese propietario. Digo esto para diferenciar bajo el mismo paraguas de una forma de financiación de colaboración público-privada infraestructuras que tienen diferencias notables.

Otro de los aspectos, de alguna manera, como consideraciones generales sobre este tipo de colaboraciones y su complejidad, es la norma contable específica que regula la información que publican las empresas adjudicatarias con base en esos crite-

rios contables. Les señalaré que en 2011 entra en vigor el nuevo plan general contable para las concesionarias de infraestructuras públicas. Este plan contempla criterios especiales de contabilización diferentes al resto del sector privado empresarial.

Aquí, les señalaré que, efectivamente, las normas contables plantean el cumplimiento de determinadas partidas que posiblemente, de alguna manera, son diferentes a los que nos podríamos encontrar en cuanto a requisitos de normas en otro tipo de empresas. Entre ellas, yo destacaría, básicamente, en primer lugar, el tratamiento de los llamados activos por impuestos diferidos, es decir, la posibilidad de activar los créditos fiscales en su totalidad por las deducciones fiscales en el Impuesto sobre Sociedades de las inversiones realizadas a lo largo de todo el periodo de concesión. Verán después que esto tiene una explicación a la pregunta que nos ha realizado el señor Amezketa y que explica, de alguna manera, los requisitos fiscales y contables, en cierta manera diferentes de lo que podría ser una empresa del ámbito del sector privado. Esto como aspecto importante de esa adaptación sectorial del plan contable en la cual, lógicamente, este tratamiento plantea una situación de reconocimiento de unos derechos de cobro sobre deducciones por inversiones que, de alguna manera, pueden devengarse en el momento de la concesión.

Otro de los aspectos también importante es la activación de la carga financiera en el balance, lo cual supone un diferimiento de esa carga a lo largo del tiempo en función de los intereses devengados. Esto como aspectos más importante, aparte de otros aspectos como que, obviamente, estas empresas adjudicatarias, al tener la obligación de revertir estos activos al final del periodo de la concesión, no se tratan como un activo con derecho de propiedad como tal desde el ámbito puramente jurídico sino como un derecho de uso o disfrute de una instalación, de una inversión que, lógicamente, el propietario final vuelve a ser la Administración Pública, como es obvio, porque lo acaba pagando a través del peaje.

Dicho eso, el objetivo del informe, como es una iniciativa de la Cámara de Comptos en su programa del año pasado, entendiendo que esta iniciativa, como siempre les hemos señalado aquí cuando la Cámara, por su competencia y la norma que ampara esas iniciativas, siempre intenta, de alguna manera, conseguir un objetivo de utilidad, que es analizar aquellas partidas que, lógicamente, tienen una consecuencia económica importante en el presupuesto de nuestra Comunidad Foral y, cómo no, también proporcionar información útil que pueda mejorar la toma de decisiones. Es el objetivo por el cual consideramos que en el programa de 2014 era adecuado introducir este trabajo.

El trabajo lo hemos dividido en dos partes: primera, comprobar cuál ha sido el canon pagado desde 2007, que es cuando se inician estas infraestructuras en cuanto a la Autovía del Camino y las zonas regables y después también, lógicamente, la Autovía del Pirineo que, como saben ustedes, tiene un periodo muy corto en cuanto a la finalización y que la explotación de esa infraestructura se inició por la adjudicataria en febrero de 2012. Por lo tanto, en el informe, el ejercicio económico completo que recogemos de análisis es, evidentemente, el 2013 aunque también la totalidad del canon pagado.

Otro punto que nos pareció importante destacar en este informe son los resultados, evidentemente parciales, puesto que estamos hablando de periodos de concesión de treinta años y, por lo tanto, los resultados que ofrecemos en este informe son resultados de un tiempo en el cual, evidentemente, los resultados conseguidos son de carácter parcial y provisional, puesto que el resultado definitivo, final y real se conocerá al final del periodo de concesión.

Con estos dos objetivos, antes de analizar las conclusiones, paso a entrar en algunas características diferenciadoras de las tres infraestructuras.

Empezando por las zonas regables del Canal de Navarra, les comento que, efectivamente, el medidor del peaje en la sombra son los metros cúbicos de agua consumida con esas tres variantes en cuanto a la repercusión del canon por mantenimiento y explotación y, lógicamente, por reversión de la inversión realizada en cuanto al pago del canon en el que los metros cúbicos consumidos son el elemento conductor del pago del canon.

En este caso, les señalo que, efectivamente, en el periodo analizado, de 2007 a finales de 2013, el total de hectáreas regadas, es decir, hectáreas conectadas al sistema de riego, ha alcanzado las 22.400. Evidentemente, en el cálculo del canon de los consumos de agua influyen parámetros que generan variabilidad en ese canon, y esos parámetros que generan la variabilidad son, entre otros, obviamente, aparte de la conexión de hectáreas al riego, lógicamente, también el tipo de cultivo y, cómo no, por supuesto, la climatología.

Esto, después, al analizar el volumen de metros cúbicos controlados, en este caso cabe destacar que la empresa Intia, que es la que controla y hace el seguimiento con la adjudicataria, ha realizado en todo este periodo un seguimiento y un control adecuados. Entiendan ustedes que esta empresa del Gobierno de Navarra, a través de su oficina técnica, tiene un acceso remoto y en tiempo real a los metros cúbicos facturados por la adjudicataria. Por lo tanto, el control es adecuado.

Estos serían los socios de la concesionaria, es decir, los accionistas, que participan en esta empresa adjudicataria y, en cualquier caso, les vuelvo a señalar que, de alguna manera, aparte de la complejidad en cuanto al cálculo del canon, ese canon tiene tres componentes: el componente de la parte que tiene que financiar el Gobierno de Navarra en ese peaje, que es el canon por demanda o volumen, que depende de los metros cúbicos consumidos, el canon por hectárea, que es una cantidad fija por hectárea y, además, el canon que pagan los propietarios de las fincas, las cuales tienen, lógicamente, el sistema de riego, y ese canon es un canon por consumo de metros cúbicos que han utilizado de riego.

Con respecto a la Autovía del Pirineo, les señalaré, como decía antes, que el periodo de inicio del canon es febrero de 2012 y que uno de los aspectos, un dato que tiene una trascendencia y que, de alguna manera, incide en la explotación del negocio, es la diferencia significativa entre el volumen de vehículos estimados y el volumen real de vehículos que han circulado por la autovía. La diferencia o la desviación entre el volumen real en el año 2013, que ha sido el año completo, esa diferencia entre el volumen real de vehículos que han circulado por la autovía y el estimado ha sido de 19 millones meno, pero si lo comparamos con la oferta de la adjudicataria, esa oferta frente al volumen real es de 75 millones menos de vehículos por kilómetro.

Posiblemente, tal y como ha alegado la adjudicataria, la reclamación que presentó en octubre de 2013 para el restablecimiento del equilibrio económico, se fundamenta precisamente en este menor tráfico, en el sentido de que lo que alega la adjudicataria es que al no estar terminada la autovía, puesto que la autovía termina en la muga de Navarra, que es competencia, lógicamente, y obligación del Ministerio de Fomento, esa alegación se plantea, evidentemente, con unas circunstancias ajenas a la Administración Pública de Navarra.

En todo caso, dicha reclamación, como se comentaba antes, fue desestimada por la Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Navarra en febrero del año pasado. La adjudicataria recurrió esta desestimación en mayo de 2014. Ese recurso de alzada fue desestimado por el Gobierno de Navarra y en estos momentos, efectivamente, nos encontramos con que la concesionaria ha interpuesto un recurso contencioso-administrativo.

Como manifestamos en el informe, nos parece un poco sorprendente que al año y poco del inicio de la concesión se solicite el reequilibrio económico de una concesión que tiene todavía treinta años por delante, es decir, se trata de algo que en este momento el riesgo y ventura que suponen este tipo de colaboraciones público-privadas sorprende que se haga en un momento inicial, es decir, trascurrido un escaso tiempo, puesto que el periodo de concesión es de treinta años, y que se aleguen circunstancias, evidentemente, ajenas al Gobierno de Navarra.

Los socios que forman parte de esta empresa adjudicataria los tienen ustedes aquí con las participaciones, y paso a comentar ya aspectos de la última infraestructura que hemos recogido en el informe, que es la Autovía del Camino. En esta autovía, desde el inicio de la concesión y del pago del peaje, han circulado 145 millones de vehículos, que es una cifra mayor que la prevista en la oferta que se hizo por parte de la empresa.

En cuanto a la composición de los socios, hay que destacar que en 2010 hubo un cambio sustancial en la toma de participaciones de esta adjudicataria, como pueden ver, ya que a partir de esa fecha, la mayoría del capital de esta empresa adjudicataria, de la Autovía del Camino, está en manos de un fondo que pertenece al Deutsche Bank.

Esto ha supuesto un cambio sustancial en la información contable que la Cámara de Comptos, evidentemente, ha extraído del Registro Mercantil. Todos saben que las empresas privadas están obligadas a publicar sus cuentas anuales en el Registro Mercantil, por lo tanto, no se trata de que la Cámara de Comptos haya auditado a la empresa privada, obviamente, sino que con la información que hemos conseguido del Registro Mercantil, que es pública, evidentemente, hemos querido hacer entender en el informe o, por lo menos, utilizar esa información para comprender mejor cuál era la situación del negocio, cuáles eran los resultados obtenidos por esta empresa, igual que en el caso de las demás.

Se produce en el año 2010 un cambio sustancial en las normas contables a raíz de una reexpresión de las cuentas de los ejercicios 2009 y anteriores antes de la entrada del nuevo plan contable que, de alguna manera, marca diferencias de criterios importantes y que tienen trascendencia en lo que comentaba antes sobre la utilización de los créditos fiscales para ser objeto de reparto como dividendos.

En las conclusiones, en primer lugar, con respecto al primer objetivo del informe, señalaré que el canon pagado, el total del canon pagado por estas tres infraestructuras en el periodo 2007-2013 se eleva a 340 millones de euros. De esos 340 millones de euros, 262 millones corresponden a la Autovía del Camino, 50 a las zonas regables del Canal de Navarra y 28 a la Autovía del Pirineo.

En todo caso, les diré que para el año 2013 el pago anual de ese canon ronda los 66,9 millones,

que viene a representar en torno al 12 por ciento de los gastos corrientes de las cuentas del Gobierno de Navarra. Esta, lógicamente, es una cifra importante, y por eso, de alguna manera, justifica la iniciativa o la decisión de la Cámara de Comptos de haber realizado este informe a iniciativa propia. Esto en cuanto al canon pagado a las tres infraestructuras.

Otro de los aspectos que, como les decía antes, diferencian a las tres infraestructuras, es el de las variaciones, en el caso de las zonas regables del Canal de Navarra, de los metros consumidos. Pueden ver que hay diferencias y que, sin duda alguna, parte de esas diferencias de volumen de metros cúbicos consumidos, obviamente, está tanto en el tipo de cultivo que elige el propietario de la parcela como en la climatología, es decir, si llueve más, regamos menos; si llueve menos, regamos más. Por lo tanto, ahí hay un matiz que, lógicamente, incide en esas variaciones de coste unitario del canon.

En cuanto a las autovías, lógicamente, el medidor del canon son los vehículos que circulan por las mismas, y pueden ver lo que les comentaba antes, las diferencias que se generan entre la oferta y la demanda real, el canon de demanda y, de alguna manera, las actualizaciones que se han ido realizando.

Pasando ya a lo que serían las conclusiones sobre los resultados, en una primera visión de lo que ha sido esta colaboración público-privada en las tres adjudicatarias, hay resultados dispares, como pueden ver. Por un lado, empezando por la Autovía del Camino, ven que desde el inicio esta adjudicataria ha obtenido beneficios. Por lo tanto, de alguna manera, se ha ido cumpliendo su plan de negocios.

Como les decía, el cambio de normas contables en el año 2010, coincidiendo, además, ese año con la venta al fondo de inversión del 80 por ciento de la participación, el informe de auditoría que nosotros hemos analizado, como les decía, a través de la información que la empresa ha publicado en el Registro Mercantil, lleva a cabo una técnica de reexpresión de las cifras del balance, antes de la entrada en vigor del nuevo plan contable, por la cual, en ese momento, y tal como figura en la nota 10 de la memoria de las cuentas anuales de 2010, eso lleva a aflorar como activos por impuestos diferidos en torno a 22 millones de euros, los cuales corresponden a los créditos reconocidos por la materialización de aquellas deducciones fiscales en el Impuesto sobre Sociedades que tienen viabilidad de deducción.

Por lo tanto, desde el punto de visto fiscal, se cumplen los criterios de las normas fiscales, del Impuesto sobre Sociedades, para su reconocimiento. Evidentemente, no se reconocen aquellos créditos fiscales que no tienen viabilidad pero, en todo caso, esa reexpresión contable, a través de un cambio de asientos contables, lleva a que la empresa, sencillamente, aflora en su balance unos derechos de cobro, fundamentados en unas inversiones realizadas, que se convierten en dividendo. Por lo tanto, eso es lo que explica una de las cifras que puede extrañar. Como pueden ver, los resultados contables como tales, a lo largo del periodo de concesión 2007-2013, han sido de 45 millones de euros. Claro, el dividendo repartido es de 59,1 millones.

¿Qué se ha hecho? Esa reexpresión contable, que está avalada, evidentemente, por los auditores de la empresa adjudicataria, la empresa auditora avala y, por lo tanto, justifica, reconoce esa activación de esos créditos fiscales, en su totalidad se materializan en dividendos. Por lo tanto, esto es lo que explica y este el seguimiento que hemos hecho en las memorias de la empresa adjudicataria para poder explicarles por qué, de alguna manera y como así se recoge en el informe, en este caso, la empresa lo que está haciendo es, lógicamente, adelantar unos dividendos a sus accionistas dentro del marco que le ampara la auditoría que le ha realizado su cliente.

Sin duda, estamos ante una condición en la cual, como pueden ver, se materializan esas condiciones que, evidentemente, deben sustentarse en una realización a futuro. No cabe duda de que en este caso también es cierto que ese adelanto de dividendos supone una materialización, dado que se produce una circunstancia positiva, y es que el plan de negocio de la empresa adjudicataria se está cumpliendo. De hecho, el cumplimiento de ese plan de negocios permite, de alguna manera, asegurar que ese adelanto de dividendos no tenga un efecto o un impacto negativo en el futuro.

Por lo tanto, eso es un poco lo que choca y lo que, lógicamente, merece una explicación de cómo, obteniendo 45 millones de resultado contable, podemos distribuir 59. Esa activación de esos créditos fiscales, que, en principio, con la nueva entrada en vigor del nuevo plan contable o, dicho de otra manera, si esta reexpresión de este afloramiento de los activos fiscales no se hubiera hecho en 2010 sino con la entrada en vigor del nuevo plan contable, no habría lugar a ello porque las normas del nuevo plan contable se fundamentan en un principio básico que es el devengo. Por lo tanto, el devengo exige, como exigiría, por ponerles un caso, cuando alguien se compra una vivienda y hace una deducción fiscal, la deduce año a año. Por lo tanto, el principio del devengo, evidentemente, habría llevado, lógicamente, a una deducción a lo largo del periodo de concesión.

En todo caso, les diré que el análisis que ha hecho la Cámara de Comptos es que ese adelanto

de dividendos futuros, ese adelanto a futuro, se realiza en unas condiciones en las que el plan de negocios de la empresa se está cumpliendo correctamente. De hecho, esa cifra representa en torno al 70 por ciento ya del plan de negocios, es decir, que su materialización, evidentemente, se ha hecho en unas condiciones en las cuales el plan de negocio es en positivo.

Otra cosa, evidentemente, es el riesgo que habría generado un adelanto a futuro con un plan de negocio que no hubiera sido un plan de negocio positivo. Entiéndanme, es complejo analizarlo. Les decía antes que este tipo de colaboración público-privada tiene mucha complejidad. Evidentemente, el riesgo y ventura de estos contratos de colaboración público-privada, como ustedes conocen en otros ámbitos, lógicamente, lleva a que, sin duda ninguna, la Administración deba estar atenta y controlar y hacer un seguimiento adecuado y, por supuesto, mejorar ese control y, sobre todo, que esta información sea muy útil a futuro para analizar otras posibles iniciativas en el ámbito de estas colaboraciones público-privadas.

Para terminar, simplemente, les vuelvo a repetir que son datos parciales en el ámbito de una temporalidad que recoge un tiempo todavía breve, tan breve que con la Autovía del Pirineo estamos hablando de año y poco, y en el máximo de los casos estamos hablando de siete años frente a un periodo concesional de treinta años.

Por lo tanto, nuestras recomendaciones son, lógicamente, continuar con el sistema de control. Evidentemente, analizar y concretar todo lo posible en la normativa y en los pliegos la dicotomía entre el equilibrio financiero de la concesión y el riesgo y ventura del contratista, de manera que se limiten al máximo las posibilidades de reclamación y, por otro lado, realizar previamente una valoración de los beneficios a los que por diferentes normativas pueda acceder la adjudicataria y, en su caso, incluir en el pliego los requisitos necesarios para que no se produzcan resultados no presentidos para la Administración concedente.

Ustedes conocen muy bien la última reforma fiscal del Impuesto sobre Sociedades, reforma que ha hecho la trasposición del Estado a Navarra, en la que se establece un suelo mínimo porque, evidentemente, como pueden ver, la disparidad de resultados, volviendo a los resultados de la Autovía del Camino, esa deducción de créditos fiscales hace que en estos momentos no pague impuestos. Por lo tanto, ese anticipo de la deducción de créditos fiscales en la cuota íntegra del impuesto sobre sociedades hace que la cuota líquida, la cuota final, evidentemente…

Esta situación es un diferimiento, es decir, que en estos momentos pagamos menos impuestos pero, evidentemente, a futuro, si agotamos los créditos fiscales, ya no tenemos créditos para deducir, por lo tanto, ese diferimiento de la deuda tributaria, evidentemente, hace que sea una condición innata del tipo de contrato, una condición donde aplicando con rigurosidad la normativa es un derecho y, por lo tanto, ese derecho está reconocido y materializado, pero, en todo caso, como saben, del Impuesto sobre Sociedades que se aprobó a finales de diciembre, recoge un suelo mínimo de tributación en estos casos; no recuerdo bien si es el 10 por ciento de la base liquidable. Sí, el 10 de la base liquidable.

Esto supone, de alguna manera, plantear una circunstancia de mayor equidad tributaria pero que, en todo caso, no se trata de una evasión de impuestos, sino de un diferimiento con base en esa ventaja, tal como lo recoge el Impuesto sobre Sociedades, de poder deducir de golpe, cosa que con el nuevo plan contable debe ser por devengo, pero que, en todo caso, la reexpresión de las cuentas en el año 2010 ha permitido, dentro de ese marco legal existente en ese momento, que ese crédito fiscal en su totalidad haya podido ser deducible y convertido en dividendo. Es decir, ya no solo que eso hubiera generado un patrimonio no repartible, y ahí sí que el nuevo plan contable es tajante: no permite no repartir del patrimonio, aquella parte que no procede de los beneficios, lo que en términos contables se llama prudencia.

Y nada más. Muchísimas gracias por su atención, disculpen que me haya alargado un poco más de lo previsto, y quedamos a su disposición para contestar a las preguntas que estimen oportunas.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Presidente. Por parte de Bildu-Nafarroa, el señor Amezketa tiene la palabra. Cuando quiera.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Muchas gracias, señores responsables de la Cámara de Comptos. Les aseguro que, como siempre, es un placer escuchar sus explicaciones, sus informaciones, aunque ustedes entiendan que se alargan con ellas.*

Hemos conocido siempre una explicación y una justificación sobre la necesidad de la existencia del peaje en la sombra que por lo menos en Navarra es una innovación a partir de un momento determinado. La explicación siempre ha sido la misma: es que si no, directamente, desde nuestros presupuestos, no podríamos hacerlo. Bueno, yo creo que eso es una falacia total, absoluta y completa. Yo creo que el peaje en la sombra se idea fundamentalmente para facilitar negocios lucrativos y, además, no a cualquiera, pero para facilitar negocios lucrativos.

Si mal no recuerdo, el pliego de condiciones de la construcción de la A-21 es de 2001 y la adjudi-

cación de 2002. En esas fechas no había crisis, no había argumentos de tipo presupuestario, financiero relacionadas con déficit, tal, tal y tal, para que una inversión de 288 millones –creo que era la previsión– se pudiese hacer a lo largo de los tres o cuatro años de forma directa y con cargo a los presupuestos de Navarra, pero se hizo de otra forma. Al hacerse de otra forma, lo que ocurrió fue –desde mi punto de vista, además, la A-12 es el paradigma de lo que ha sido esto– que la vamos a pagar tres veces, más o menos, casi tres veces.

En estos momentos los números son clarísimos: el costo total que se determinó a efectos del peaje en la sombra fue de 279.200.000 el coste de la obra, más 21 millones de asistencias, expropiaciones, etcétera. Ahí estaba incluido aquel regalo de 20 millones por adelantar el no sé qué y una revisión de precios que es más que dudoso que no estuviese ya prevista… No es nada dudoso que esa revisión de precios ya estuviera prevista, no que se hiciera al final, sino que en el precio inicial estaba previsto que incluía la revisión de precios, pero bueno. Si, además, a eso le añadimos 73.300.000, que es la previsión del coste de mantenimiento durante los treinta años de concesión, hacen un total de 373.500.000; coste total de la obra desde que se termina hasta dentro de treinta años.

Muy bien, pues a 30 de noviembre de 2014 –sin incluir diciembre, que también ha habido pagos, pero aún no los conocemos–, de esos 373 se han pagado desde los presupuestos de Navarra 293. Es decir, que faltan 80 que más o menos van a ser dos años o dos años y medio futuros para pagar la totalidad del coste de la obra y el mantenimiento durante los veinte años siguientes, que ya está incluido en esos 373.

Mientras tanto, los que hicieron la obra, los adjudicatarios, han recuperado, y está expresamente indicado, la aportación de capital, porque la han recuperado, en los datos, junto con los beneficios. Han recuperado –me pongo dentro de dos años–, además, el gasto realizado y parte del que tienen que realizar, el de mantenimiento de los veinte años siguientes, con beneficios, además. Han vendido el 80 por ciento del capital. Yo ya sé que es una coincidencia; es evidente que no ha coincidido con las modificaciones, con los intereses de…, pero a lo mejor sí es posible que se haya buscado esa situación de cambio de normativa contable para decir: "Esta es la nuestra, ahora buscamos quién". Bueno, no sé, yo he oído cifras del orden de cuatrocientos y pico millones de euros ese 80 por ciento de capital que se vende a una empresa alemana, en definitiva.

Por lo tanto, después de recuperar capital, sacar beneficios, amortizar todo lo habido y por haber, aún mantienen el 20 por ciento del capital de la sociedad que, una vez cubiertos todos los gastos, va a seguir cobrando 40 millones de euros todos los años, hasta que se complete el pago de las tres veces más o menos que costó. Negocios entre partenaires*, así, como suena. Legal, yo no tengo ninguna duda de que es legal. En otro tipo de consideraciones éticas o de otro tipo, la verdad, no quiero entrar, pero lo más contrario a la trasparencia necesaria, opacidad por todos los sitios. Insisto, menos mal que tenemos un organismo que es capaz de sacar a la luz las cosas suficientes para que los demás hagamos las lecturas que a los demás nos corresponde hacer, no a ustedes. Luego, aún oímos a este Gobierno presumir de transparencia en muchas ocasiones.*

Del canal, ¿qué vamos a decir? Parecido, con un agravante: la fórmula es mucho más complicada, mucho menos trasparente y más sometida a avatares que, en una buena medida, van a ser concretados por quienes llevan a cabo la gestión de la sociedad. En el fondo, además, hay una privatización del agua y con un agravante, esa agua privatizada no lleva cargados los costos de su almacenamiento, como dicen las directivas europeas. Esos costos de recogida y almacenamiento, no de distribución, ahí no están cargados en ningún sitio. Las directivas europeas son clarísimas. Pero, claro, si se carga todo eso, ya no hay negocio, y es otro negocio redondo para los concesionarios.

En cuanto a la A-21, la verdad es que han tenido muy mala suerte con lo anejo, con la continuidad de las obras, que supongo que son, evidentemente, las que pueden dar mayor viabilidad, pero, el sistema, en principio, aún es más complicado porque, si mal no recuerdo, son cuarenta kilómetros los que se han hecho directamente, dieciséis los que se han hecho en peaje, el peaje en la sombra conlleva el mantenimiento de la totalidad y no tengo ninguna duda de que nos van a costar no sé cuántas veces más esos dieciséis de mantenimiento que los cuarenta.

Termino, señor Presidente. La experiencia nos dice que el riesgo y ventura en todo este tipo de cosas, al final, acaba en el mismo sitio: en el dinero público, es decir, en el ciudadano, en el contribuyente, que, en el fondo, somos los que estamos corriendo el riesgo y ventura que tendría que correr la iniciativa privada a la hora de hacer los negocios por todo esto.

Y el último dato: créditos fiscales, Impuesto sobre Sociedades y futuro. Según los datos que nosotros hemos recabado del Gobierno de Navarra, a finales de 2014, el monto total de créditos fiscales supera los 6.000 millones de pesetas, en estos momentos controlados por la Agencia Tributaria de Navarra. Es decir, de la parte de beneficios que tengan que pagar las empresas, de la cuota, del 25, del 30 –me he perdido, no sé exactamente cómo ha quedado–, 6.000 millones no los

vamos a ver en los próximos años porque, en la medida en que haya beneficios, se los irán deduciendo. Eso es un lastre que nos está dejando, que nos han dejado el actual Gobierno de UPN y sus fórmulas de tratar todo este tipo de cosas, y sus socios. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias. No tengo ningún problema en que el debate se alargue lo que sea necesario. Lo único es que tenemos una moción después y hay una ponencia. Entonces, sean ustedes lo suficientemente responsables como para que podamos llegar a todo. Muchas gracias. Señor Ayerdi, cuando quiera, tiene la palabra.*

SR. AYERDI OLAIZOLA: *Gracias, señor Presidente. Intentaré seguir sus consejos, pero sí que quiero trasladar unas cuantas reflexiones. En primer lugar, es verdad que, en mi opinión, este informe no analiza una cuestión que yo creo que es importante, y es la reflexión sobre el coste financiero que tiene el uso de estos mecanismos, es decir, la comparativa entre cuánto nos habría costado hacerlo por peaje en sombra o hacerlo de otra manera.*

Esto tiene su importancia porque –y en esta Comisión, en este Parlamento lo hemos analizado; hasta el propio Consejero Esparza lo ha reconocido–, por ejemplo, la ampliación de la zona regable, el cuarto peaje en sombra que no se ha analizado, ha reconocido el Gobierno que el coste financiero de esa fórmula es un 9 por ciento anual frente al 4 por ciento de coste financiero medio de la deuda de Navarra. Son datos del propio Gobierno, es decir, que parece que hay un dato previo que es que estas fórmulas financieramente son más caras, sustancialmente más caras. Insisto, son datos del Gobierno, y ahí está la hemeroteca para revisarlos.

Otra cosa es, efectivamente, el debate sobre si es la única manera de hacerlo, no es la única manera de hacerlo, si hay otras opciones, si los beneficios son mayores que los costes, etcétera. Ese es un debate importante, pero me parece también importante la reflexión sobre el coste financiero de la fórmula.

Entrando ya en el informe, yo sí que querría que ustedes hicieran una precisión en relación con estos tres peajes, y es la siguiente. Hemos visto que los cánones que se abonan fundamentalmente están vinculados a dos cuestiones, el riesgo de demanda o el riesgo de la infraestructura en sí, de que la infraestructura esté en condiciones de calidad, de mantenimiento, etcétera. Evidentemente, desde mi punto de vista, el riesgo no es el mismo, es decir, el riesgo de demanda sí que es un riesgo claramente exterior; es decir, la concesionaria no controla lo que llueve o no llueve, el agua que se riega o no se riega, no controla el número de coches que pasan o no pasan. Sí que es un riesgo mayor para la concesionaria, pero el riesgo de que la infraestructura esté en condiciones de mantenimiento y demás es un riesgo menor porque está en su mano, no depende de factores exógenos, está en su mano hacer las cosas bien. En ese sentido, me parecería importante que ustedes confirmaran qué porcentaje en cada una de las tres infraestructuras tienen estos dos tipos de riesgos.

Por ejemplo, creo que la Autovía del Camino es todo, cien por cien, tráfico, con lo cual riesgo exterior, pero creo que en la Autovía del Pirineo ya hay una parte –no sé cuánto de importante es– que es simplemente tener la infraestructura en condiciones. En concreto, en el canal, creo que esta parte, la de tener la infraestructura en condiciones, es mucho más importante que la del agua regada, es decir, que la de si llueve o no llueve o deja de llover. Digo que esto también es importante desde el punto de vista de la pedagogía porque para el ciudadano yo creo que el riesgo no es el mismo si es de demanda de tráfico, lluvia, o de si es de mantener la infraestructura. Esto me parece importante.

A partir de ahí, lo que quería es hacer algunas preguntas. Coincido en las tres recomendaciones que señalan. La tercera es la que no entendía muy bien, la de los resultados no pretendidos y demás, ahora he tratado de entender un poco lo que usted ha aportado en relación con las modificaciones fiscales del Impuesto sobre Sociedades, pero la verdad es que cuando he leído el informe me ha costado un poco entender a qué se refería.

Entonces, yendo a las preguntas, Autovía del Camino, la famosa operación del reparto de dividendos. Usted ha dicho que estaba en todo momento avalada por los auditores, es decir, los auditores la han bendecido. Yo lo que quería es hacer dos preguntas más. Además de los auditores, los acreedores de la concesionaria, es decir, los bancos que financian la operación, que financian la concesionaria, que ustedes saben que en estas colaboraciones público-privadas los bancos son los que están encima y tienen un contrato superexhaustivo en el cual a la concesionaria le dejan o no le dejan hacer cosas con el dinero, es decir, ¿los bancos pusieron algún problema en esa operación o fue absolutamente bendecida? Es decir, aquellos que tenían deudas con la concesionaria ¿pusieron algún problema a que salieran veintitantos millones de euros de la concesionaria o no? Me parece importante la pregunta.

Segunda, ¿Hacienda de Navarra puso algún problema en algún momento a la operación? ¿El Gobierno ha puesto algún problema? ¿Ha habido algún matiz de incumplimiento de contrato, o no?

Tercera pregunta. Para repartir ese dinero, tendría que haber tesorería. Había tesorería. Eso también es un elemento llamativo, es decir, parece curioso que haya tanta tesorería como para repartir veintitantos millones de euros. No sé si tiene que ver con que en aquel momento, con la entrada del Deutsche Bank, reestructuraron la deuda… No sé, quiero decir que eso es llamativo. Pero la pregunta más importante es: al margen de los auditores, los bancos, sobre todo, que son los que tienen la deuda, y el Gobierno de Navarra ¿han puesto algún problema en algún momento a esa operación? Esa es para mí una cuestión relevante, importante.

En lo que se refiere a la zona regable del canal, sí que me ha llamado la atención un comentario, y es que ustedes señalan que las previsiones de coste total de la inversión han subido un 8,51 en virtud de modificaciones acordadas o de reequilibrios acordados por distintas causas: incrementos en la inversión realizada, obras en las mejoras de los caminos, etcétera. La pregunta que quiero hacerle es: ¿quién ha motivado esos incrementos de inversión? ¿Los motivó el Gobierno de Navarra? Es decir, ¿fue el Gobierno el que dijo: "oigan, señores de la concesionaria, quiero que hagan ustedes más inversión y en concreto esta", o fueron ocurrencias, sugerencias, planteamientos de la sociedad concesionaria? No sé si tienen ese dato, pero entiendo que también es un dato relevante. No es lo mismo que sea el Gobierno el que quiera de repente promover más inversión a que venga del otro lado.

Finalmente, en relación con la tercera cuestión, con la Autovía del Pirineo, usted nos ha relatado un poco lo que dice en el informe en relación con la situación de la reclamación. La sensación con la que yo me he quedado leyendo el informe es que ahí hay una incertidumbre, es decir, que no sabemos lo que va a pasar porque, al final, está en manos de los tribunales y son los tribunales los que tendrán que decidir, pero el Gobierno de Navarra tiene ahí una incertidumbre; yo no sé calibrarla, de cero a cien, en cuánto, pero tenemos una incertidumbre.

Entonces, lo que quería preguntarle es, primero, cuál es la cuantía del reequilibrio solicitado –no sé si tienen ustedes el dato– y, en segundo lugar, quería hacer una reflexión que me ha venido a la cabeza leyendo las alegaciones realizadas por la concesionaria en esta cuestión y, en concreto, en los dos últimos párrafos, cuando la concesionaria, efectivamente, como usted ha dicho, hace referencia a que el problema de esto está en que el Estado no ha terminado y no ha realizado todo el corredor y la concesionaria señala dos ideas: "Obviamente –dice–, Navarra tiene instrumentos para resarcirse frente a aquel –frente al Estado– pero nuestra sociedad no". Y dice después: "Lógicamente, esa situación –voy terminando, señor Presidente– está ya afectando de manera relevante no solo a nuestra sociedad como concesionaria sino también a la Comunidad Foral como concedente en tanto que es quien finalmente va a abonar una infraestructura que estaba proyectada y tenía sentido en todo el corredor".

Dicho de otra manera: el tráfico que ahora mismo pasa por esa autovía ¿es más o menos el mismo que pasaba antes de tener autovía? Creo que esta es la pregunta clave. Es decir, ¿hemos hecho esa obra para nada, en definitiva?, ¿para que siga pasando el mismo número de coches que antes? Y si esto es así y es culpa del Estado, ¿tiene sentido que Navarra haya gastado un montón de dinero en esa inversión para que no pasen más coches? Y si es así, ¿usted cree que tendría algún sentido que Navarra reclamase algo al Estado –no digo la concesionaria, digo la Comunidad Foral de Navarra–, en esas relaciones bilaterales que tiene en concepto de: "Oiga, usted ha incumplido con las fechas y con los plazos de realización de todo el corredor"?

Al final, lo que nos interesa es que en esta historia no salga trasquilada la Comunidad Foral. De momento, estamos manteniendo la posición de oponernos a la reclamación, pero ¿y si tenemos una sentencia en contra que nos da en todo el cogote? Algo tendremos que pensar, ¿no?

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Ayerdi. Señora Otamendi, tiene cinco minutos como máximo.*

SRA. OTAMENDI CLARAMUNT: *Me sobra. Muchas gracias, señor Presidente. Voy a ser muy breve porque creo que el informe es muy exhaustivo. En primer lugar, quiero agradecer al señor Robleda y a todo el equipo, cómo no, su presencia aquí y el informe que nos ha presentado y agradecerle, sobre todo, la claridad y la concreción con la que lo ha explicado, que creo que era precisamente lo que se solicitaba.*

Como bien ha dicho usted, esto es la continuación de otros informes que ya se han hecho acerca del peaje en la sombra, un sistema de gestión que ya ha quedado patente hoy y en otras ocasiones la legalidad de este sistema de gestión para la explotación de infraestructuras, unas infraestructuras que permiten su construcción y su explotación en bien del interés general y que, de otra forma, no podrían ponerse en funcionamiento, bien por la necesidad presupuestaria o por otras necesidades.

Creo que ahora no es el momento de entrar en el debate, como decía el señor Ayerdi, de si el sistema del peaje en la sombra es o no el más idóneo, si se puede hacer con sistemas de financiación –creo que de eso ya hemos hablado mucho– y, sim-

plemente, quiero decirle que estamos totalmente de acuerdo en las recomendaciones que ustedes hacen en el informe. Entendemos que el plazo que ha trascurrido desde que se ha iniciado el sistema del peaje en la sombra hasta que se están analizando los datos es todavía muy corto, que, evidentemente, puede haber varias fluctuaciones, que el control sobre estas instalaciones tiene que ser exhaustivo. Y mostramos nuestro apoyo a este tipo de sistema y, desde luego, estaremos velantes para que esto se cumpla. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Otamendi. Por parte del grupo socialista, cinco minutos como máximo, señora Esporrín.*

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: *Intentaré ajustarme. Muchas gracias, Presidente, y buenos días. Quiero agradecer también la información y el trabajo, como siempre tan claro, pormenorizado y bien estructurado, que nos ha presentado la Cámara de Comptos. En este sentido, nosotros consideramos que la pregunta de este trabajo nos debería servir para reflexionar sobre si nos conviene hacer peaje en la sombra en un futuro para otras cuestiones que se nos planteen o no. Evidentemente, cuando no hay dinero líquido o hay dificultad de entrar en créditos porque pueda ser necesario coger créditos para otras cuestiones sociales más importantes, es una solución.*

Se hace una concesión de este tipo a una empresa privada y al menos van haciendo la obra que consideras necesaria, importante, y así creo que las tres que se han hecho de esta manera son importantes y necesarias para Navarra. Pero, luego, es verdad que cuando se van desarrollando los acontecimientos es cuando se puede hacer una valoración.

Coincido con que igual el tiempo no es suficiente y las complicaciones que han podido surgir con respecto a la Autovía del Pirineo, por ejemplo, sí ha sido el que no se haya desarrollado el resto de las carreteras un problema para valorar si, efectivamente, se está cumpliendo con lo previsto o no. Como no se han dado las circunstancias previstas de continuidad, es una complicación añadida.

Al hablar del negocio lucrativo, me gustaría preguntarle a la empresa que ha construido la Autovía del Pirineo si considera que ha sido un negocio lucrativo esta inversión. Probablemente, ellos consideren que no.

En cualquier caso, ante la solicitud que ellos plantean, el recurso contencioso-administrativo contra el Gobierno de Navarra, yo también me planteo esta cuestión. A mí no me parece de justicia porque cuando tú inicias un negocio o una empresa privada inicia un negocio, si va bien, estupendo y si va mal, qué bonito sería que todas reclamaran al Gobierno de Navarra que les pague lo que va mal. Sería fantástico y estupendo si pudiera hacerse extensible a todos, pero esta circunstancia no se da.

Con este mismo razonamiento podríamos pensar: "Como la Autovía del Camino tiene estos beneficios, que pague más de lo previsto al Gobierno de Navarra". Así como les reclamamos si va mal y no llega el dinero, si ganan más, sería lógico y justo que se les repercuta más dinero o menos deuda o que paguen menos. Al final, estas comparaciones son difíciles de llevar a cabo, pero es verdad que si pides por un lado porque no te llega, si te sobra, tendrías que devolver o pagar menos o hacer otro tipo de cuentas, cosa que es impensable hoy en día.

Por tanto, en cualquier caso, a mí hay unas dudas que me quedan pendientes. A la hora de hacer el cálculo, si merece la pena o no. Por ejemplo, al final de la obra de la Autovía del Camino, una vez que paguemos toda la concesión de los treinta años parece que vamos a pagar más o menos tres veces la obra, según lo previsto. No se puede saber con certeza porque depende de los coches que vayan a pasar y parece que están disminuyendo. Pero si sigue lo previsto, podría ser que pagáramos hasta tres veces.

Es cierto que si calculas el costo de la obra y el tanto por ciento que tienes que pagar al banco si pides el dinero, un 5 o un 6 por ciento, seguramente sería algo menos, pero, como hemos dicho, repercute negativamente en las cuentas del Gobierno de Navarra con mucha más agresividad que de este modo.

Con lo cual la duda sigue quedando ahí presente. Yo no sé si a ustedes les parece que merece la pena o no esta línea, pero es verdad que, a la vista de estas tres cuestiones que hemos analizado, yo todavía no lo tengo claro.

Hay unas dudas que seguramente me van a poder explicar. Por ejemplo, en la diapositiva de los socios concesionarios 1 de la Autovía del Camino, está la corporación CAN, que en un inicio tenía el 40 por ciento y actualmente CaixaBank tiene un 11 por ciento. Solamente quiero preguntarles si ustedes tienen conocimiento de cuándo se hizo la venta y dónde repercutió el dinero que se obtuvo, si a CaixaBank o a Caja Navarra.

Otra cuestión que tampoco me queda clara es en las conclusiones 2, cuando hacen este cálculo de positivo o negativo del Pirineo, que calculan un menos 75 de lo previsto, que está claro por la diferencia de coches y de explotación. Luego, en la Autovía del Camino, que entiendo que es positiva esta diferencia, que también hacen, menos 117, esto no me queda claro de dónde sale porque está siendo muy ventajosa para el resultado económico.

En cualquier caso, en relación con los dividendos repartidos de 59,1, consideramos que aunque no dudo de que sea –acabo en seguida–, lógicamente, fruto de una auditoría, nos parece incierto el que se haya adelantado un dinero en función de unos impuestos que se deban pagar. Con lo cual esto, si tiene mucha lógica, no le veo yo que sea una buena gestión. Me parece que puede influir y puede caer en un riesgo.

En cualquier caso, por último y para terminar, ¿cuántas veces tenemos que pagar las obras? Esto es algo que realmente me preocupa. Si una manera, porque es verdad que como en la Autovía del Camino, como pasan más coches tenemos que pagar más, no sería –lo dejo como idea– más lógico que ya los habitantes de Navarra estamos pagando el pago a través de nuestros impuestos, los coches que vienen de fuera, si nosotros vamos fuera tenemos que pagar, en otros países, en otras comunidades, la autovía, ¿por qué al coche que no tributa en Navarra o al ciudadano que no tributa en Navarra le tenemos que pagar nosotros que pase por estas autovías que estamos pagando entre todos?

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Esporrín. Por parte de Aralar-Nafarroa Bai, señor Jiménez, cuando quiera.*

SR. JIMÉNEZ HERVÁS: *Egun on. Una reflexión, tres preguntas y una queja, como se suele decir. La reflexión: aun siendo consciente de que, lógicamente, estamos hablando de explotaciones a largo tiempo y que cualquier valoración que se haga siempre es relativa porque los números no son números definitivos, como yo ya sé que no voy a estar aquí y probablemente hasta me haya muerto, por los años de explotación que tienen todavía pendientes, voy a hacer alguna cosa en este sentido, en esa reflexión.*

La Autovía del Pirineo costó 271 millones más o menos por esos dieciséis kilómetros. Por cierto, fue más dinero que los casi cuarenta que hizo la Administración. Dos tramos de dieciséis kilómetros salieron más caros que los cuatro que hizo la Administración, que multiplicaban por más de dos los kilómetros.

Decían que salía muy caro hacerla desde el cruce de Lumbier hasta Yesa. ¿Cómo andarán los suizos para hacer las autovías? Porque no es que el territorio sea especialmente complicado, pero esa era la razón.

Cuando estamos ya pagando en torno a 14 millones –llevamos 28 pagados– quiere decir que como es imposible hacer un número, pero nos podría costar no menos de 600 y hasta 900 millones. Los 320 de la del Camino, que al final acabó con el compromiso de 389, en siete años 263, pues calculo que en torno a 1.200 millones vamos a terminar pagando con los números relativos.

El Canal de Navarra, el riego de la primera fase del Canal de Navarra, con un coste de 170 millones; estamos pagando en torno a 14 millones al año en año ya completo. Por 30, lo mismo, nos vamos a ir en torno a 500 millones solo del 85 por ciento, que es la parte que se paga del presupuesto de Navarra. El otro 15 por ciento lo pagan los agricultores. Por lo tanto, podemos hablar de 650 millones, etcétera.

Se trata de hacer precisamente este tipo de auditorías y de reflexiones para ver si este modelo es beneficioso para el interés público. Debe serlo, según la mayoría de este Parlamento, porque acabamos de adjudicar un cuarto modelo de peaje en la sombra, que es la ampliación del Canal de Navarra en la fase nueva de Tierra Estella. Se acaba de aprobar, por lo tanto, no vale criticar y votar por un nuevo modelo de peaje en la sombra.

Entonces, aquí vienen directamente las tres preguntas. La primera es: ¿es posible, en lo que han auditado, separar, aunque sea porcentualmente de todas estas cifras enormes, el porcentaje que correspondería al mantenimiento en condiciones de la infraestructura durante los años de concesión de lo que es propiamente construcción y compensación económica por ello? Esa es la primera pregunta, si es posible, aunque sea a nivel de porcentaje, para que nos hagamos una idea.

Segunda. En la situación del Canal de Navarra, cuando el 85 por ciento del canon lo paga la Administración, la pregunta es: ¿es compatible con la normativa europea y sostenible en el tiempo que la Administración de Navarra siga cargando con el 85 por ciento, según la normativa del agua europea y hacia dónde apuntan estas exigencias de repercusión de infraestructuras?

La tercera es si desde el punto de vista del interés público es aceptable y asumible el riesgo cero para quienes resultan concesionarias de este tipo de infraestructuras. Es decir, si pasan cien coches es lo que hemos contratado. Si pasan ciento diez es beneficio para la empresa, pero si pasan 90 nos piden que les indemnicemos por los diez que no pasan. Este modelo de riesgo cero pero beneficio el que hubiese, ¿es sostenible, razonable, etcétera para las Administraciones? Ese es un tema que está encima de la mesa. Es lo que lleva al pleito, por ejemplo, que tenemos con la Autovía del Pirineo.

Yo no coincido tanto con el señor Ayerdi en que el objetivo de hacer una autovía nosotros es que pasen muchos más coches. Sobre todo es para que los coches vayan en mejores condiciones y con más seguridad, es decir, mejorar las infraestructuras y demás. ¿No queremos sacar los camiones, por ejemplo, de las carreteras e ir a un modelo de

transporte más sostenible? Con estas concesiones, si lo hiciésemos, ¿tendríamos que estar pagando treinta años a las concesionarias aunque no pasen los camiones por la carretera? Desde el punto de vista del interés público, es un tema delicado y cuestionable.

La queja, que es queja y solidaridad, es queja en relación con una de las alegaciones hechas por la Autovía del Camino y solidaridad con la Cámara de Comptos porque me parece que no se puede admitir –yo al menos no estoy dispuesto a admitirlo– que se permitan cuestionar el trabajo, la conveniencia y la forma de hacerlo de la Cámara de Comptos e incluso que se permitan decir que esto puede ser utilizado políticamente y como arma política. Una empresa privada, una concesionaria de esta Comunidad no puede permitirse estas ligerezas o estas alegrías.

¿A dónde vamos a llegar? ¿Qué tienen que esconder? ¿Tienen miedo de que una auditoría de la Cámara de Comptos transmita no a los grupos parlamentarios, sino al conjunto de la sociedad navarra, algo que no quieren que se conozca? Por lo tanto, queja y solidaridad con la Cámara de Comptos.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Jiménez. Señor Villanueva, cuando quiera, tiene la palabra.*

SR. VILLANUEVA CRUZ: *Gracias, Presidente, y gracias también al Presidente de la Cámara de Comptos y a las personas que comparecen hoy aquí por el informe que han realizado y las explicaciones que han facilitado.*

Voy a intentar ser breve. Yo creo que hay varias cuestiones que conviene separar en lo que se refiere al peaje en la sombra y al propio informe que han realizado. Yo debo decir, por recoger lo último que ha dicho el señor Jiménez, que a mí, por el contrario, las alegaciones de todos los que han alegado, Autovía del Camino y Autovía del Pirineo, me parece que son alegaciones más productivas o más útiles para hacer algunas reflexiones que las que nos hemos encontrado o las que no nos hemos encontrado en otros informes de la Cámara de Comptos. Es verdad que no siempre se dan tantas explicaciones como tengo la impresión, sobre todo en relación con la Autovía del Camino, como han hecho.

Digo que me parece útil, primero, porque creo que cada uno puede dar la opinión que le parezca conveniente, faltaría más. En segundo lugar, es cierto lo que dice el señor Jiménez, que se viene a cuestionar el hecho de que motu proprio, y además así lo dice, creo que es el propio término que utilizan en la alegación, ustedes hayan realizado este informe. Quizá eso sea por desconocimiento de la propia concesionaria de cuál es el funcionamiento de la Cámara de Comptos y de la capacidad que tienen para presentar anualmente un plan al Parlamento y que el Parlamento aprueba, independientemente de que luego se cojan más sugerencias. Eso es cierto.

Por lo demás, creo que las alegaciones son oportunas porque incluso la propia Cámara de Comptos, ustedes, en la contestación a las alegaciones sí dicen que, efectivamente, los objetivos fundamentales son, como bien ha repetido, por un lado, dar información para que las decisiones que se puedan tomar en el futuro sean las adecuadas y, por otro lado, precisamente a la hora dar esas recomendaciones hacer unas reflexiones para la mejora de la toma de decisión, como decía antes.

Por tanto, yo creo que las concesionarias no deben sentirse fiscalizadas más allá de lo que la Cámara de Comptos puede y debe hacer ni creo que deban censurarse las alegaciones puesto que, en cualquier caso, están en su derecho. Además, insisto, a mí me parece que de las alegaciones y de las respuestas se extraen algunas conclusiones que son interesantes. Por tanto, la Cámara de Comptos en su sitio ya sabe qué tiene que hacer y, después, las empresas están sometidas a sus propios mecanismos de control.

Evidentemente, para todos los ciudadanos de Navarra sí tiene interés – –hay un interés obvio– conocer qué resultado ha dado sobre ejemplos concretos, que son tres en este caso, el denominado peaje en la sombra. Me parece que ahí está la utilidad real del informe, más allá de entrar a valorar lo que cada mercantil ha hecho o deja de hacer con su dinero con las decisiones que toman sus propietarios y sus accionistas.

Desde ese punto de vista, yo tengo que decir que a nosotros el sistema de peaje en la sombra siempre nos ha parecido un sistema adecuado en determinadas circunstancias. Es cierto que tampoco resulta sencillo valorar en cada momento, y sin tener en ocasiones demasiada perspectiva, qué se habría podido hacer de otra manera. Las justificaciones económicas, técnicas y también los argumentos políticos que hemos escuchado cada vez que se ha acometido una obra de estas características inciden muchas veces, fundamentalmente en la falta de disponibilidad presupuestaria para acometer de una tacada, por decirlo de alguna manera, desde el punto de vista financiero, la necesidad económica que requieren estas grandes infraestructuras. Es discutible. Es cierto que es discutible.

A mí también me gustaría que esto se mirara desde otro punto de vista, desde el punto de vista del hecho cierto de que la infraestructura está, se utiliza, rinde también a la sociedad, sirve para los ciudadanos y, por tanto, se puede disfrutar de ella.

Creo que nunca sabremos si realmente, habiendo desechado en su momento este sistema de peaje en la sombra, la infraestructura ahora mismo la tendríamos en funcionamiento o no. Me parece que es hacer una elucubración que yo no soy capaz de resolver. En cualquier caso, insisto, en su momento fueron los argumentos que se dieron y a nosotros no nos parecen mal.

Ha dicho antes algún portavoz que incluso se sigue avalando, como puede ser por ejemplo el caso del Canal de Navarra. Es cierto. Yo creo que sobre el Canal de Navarra, hablaba el señor Jiménez sobre la alegación de Autovía del Camino cuando decía que se podía utilizar el informe con tintes políticos o con manipulaciones políticas o algo así. Lo cierto es que hoy estamos hablando aquí sobre el Canal de Navarra, analizando un sistema concreto de financiación de la obra y de construcción y lo cierto es que la utilización de ese mismo sistema les sirve a algunos para atacar la propia infraestructura a la cual se oponen por muchos otros motivos.

Lo que quiero decir con ello es que a la hora de enjuiciar una infraestructura o una obra, unos y otros utilizamos distintos argumentos para defenderlo o para atacarlo.

A nosotros nos parece que en su momento, cuando se han tomado las decisiones sobre la utilización de este sistema, se tomaron pensando que se estaba acertando. Lo cierto es que las infraestructuras existen, rinden un servicio y cosa distinta será si en otras infraestructuras en el futuro habrá que ir a otros sistemas.

En cualquier caso, yo quiero hacer una última reflexión, y ya termino. Se haga como se haga, y me parece que lo que voy a decir es algo muy obvio, pero que se suele olvidar con mucha frecuencia, nada es gratis. Por tanto, elijamos el sistema que elijamos, ciertamente, los ciudadanos van a acabar pagándolo porque no puede ser de otra manera. El dinero, al final, sale siempre del mismo sitio.

Hay que intentar, obviamente, que salga el menor dinero posible, pero si hablamos de infraestructuras como por ejemplo son las autovías o las vías de alta capacidad, por decirlo mejor, hay otros sistemas donde el ciudadano paga directamente cada vez que pasa y eso también le supone un esfuerzo. Por tanto, habrá que analizar en el futuro si se quiere volver a ese otro sistema o si se prefiere ese sistema a la hora de plantear infraestructuras de este tipo, porque, insisto, al final, el ciudadano paga. Nada más. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Villanueva. Señor Mauleón, cuando quiera, tiene la palabra.*

SR. MAULEÓN ECHEVERRÍA: *Egun on. Buenos días a todos y a todas. En primer lugar, quiero agradecerles nuevamente la rigurosidad del informe y, desde luego, la iniciativa. Es una cuestión fundamental auditar este tipo de infraestructuras como todo el gasto público, por otra parte. Por eso, empezaré casi por lo último.*

Nosotros creemos que la empresa concesionaria, en las alegaciones, ha dado un mal ejemplo, e incluso diría que hay que ser caradura para hacer alguna de las reflexiones que hace. Para otras cosas ya conocen muy bien la ley; pues que se molesten en conocer la ley que regula el funcionamiento de la Cámara de Comptos. Para lo que quieren, ya saben muy bien cómo funciona la ley.

Por tanto, ¿qué es eso de posible uso político, etcétera? Desde luego, a nosotros nos parece un despropósito intolerable por parte de alguien que se está llevando un beneficio magro escandaloso y que va en contra del interés general de Navarra.

Otra de las reflexiones que quería hacer es la nula capacidad de autocrítica que observo por parte de algunas fuerzas políticas impulsoras de este sistema de financiación. Yo recuerdo que este sistema de peaje, que empezó con la Autovía del Camino, fue muy debatido en este Parlamento. Hubo grupos políticos que pedimos, exigimos y reclamamos por activa y por pasiva un sistema tradicional de financiación.

Para mí, la gran pregunta que les quería hacer, aunque sé que es muy difícil, es cuánto nos habría costado con un sistema tradicional de financiación la Autovía del Camino entre inversión más intereses frente a lo que nos va a costar con el sistema de peaje en la sombra. En este Parlamento se propuso un sistema tradicional de financiación. Habrá que evaluar quién acertó y quién no acertó con datos objetivos. Esa es realmente la gran pregunta: cuánto nos habría costado con un sistema tradicional de financiación.

Esto luego tiene un doble peaje. Ayer, Yolanda Barcina decía que quien cobra la renta básica poco más o menos quiere vivir sin trabajar toda la vida. Han sido sus palabras. Y resulta que pagamos 67 millones anuales de peaje en la sombra, pagamos más de 100 millones de intereses de la deuda, porque tenemos una deuda pública de casi el cien por cien del presupuesto, más de 3.000 millones de deuda pública tenemos en Navarra. Parece que eso no escandaliza, sin embargo, escandalizan los menos de 50 millones que nos cuesta que diez mil familias puedan acceder a la supervivencia diaria a través de una renta mínima como es la renta básica o renta de inclusión.

¿Qué quiero decir con esto? Que, efectivamente, hacer inversiones ruinosas por más que sean necesarias o hacerlas con un sistema que nos

cuesta estos dinerales supone una merma para que el Gobierno de Navarra pueda aplicar otro tipo de políticas sociales, etcétera.

Cuando uno recuerda que el presupuesto inicial del Plan Navarra 2012 eran 4.508 millones de inversión, no se puede decir aquello de que como no teníamos dinero o capacidad de financiación ordinaria, tuvimos que acudir al peaje en la sombra para adelantar las inversiones, que es el argumento que siempre se da, poder tener antes la Autovía del Camino. Si se hubiera desechado otro tipo de inversiones también ruinosas –y no voy a recordar las siempre mentadas en estas Comisiones– igual habría sido posible haber financiado estas infraestructuras con un sistema tradicional y, desde luego, haber pagado en su conjunto muchísimo menos dinero.

Lo peor de todo, ¿qué es? Que lejos de aprender la lección y lejos de hacer estas cuentas, que no creo que sea muy difícil hacer una cuenta con un cierto rigor técnico si sabemos los tipos de interés para infraestructuras similares para la época en que fueron concertadas estas autovías, parece que lejos de, como digo, aprender la lección, y como ya se ha mencionado, persistimos en el error y seguimos optando por el peaje en la sombra para financiar infraestructuras.

Luego, insisto, que no se nos venda que no hay dinero, que no se nos venga a decir que quien cobra una renta básica quiere vivir sin trabajar toda la vida. Probablemente, quienes vayan a vivir unos cuantos años sin trabajar sean los beneficiarios de este sistema de peaje en la sombra que, desde luego, hicieron la infraestructura y ahora tienen treinta años de cobrar unos dividendos que a nosotros se nos hacen escandalosos. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias. Señor Robleda, cuando quiera para responder a los grupos, tiene la palabra.*

SR. PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE COMPTOS (Sr. Robleda Cabezas): *Muchas gracias. Creo que voy a renunciar a mi turno de intervención, como suelo hacer, en beneficio de la premura de tiempo. Desde luego, estoy seguro de que el auditor autor del informe les va a contestar cumplidamente a sus preguntas, sin la menor duda. Jesús, cuando quieras.*

SR. AUDITOR DE LA CÁMARA DE COMPTOS (Sr. Muruzábal Lerga): *Buenos días, egun on. Señor Presidente, ¿cuánto tiempo hay?*

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Diez minutos.*

SR. AUDITOR DE LA CÁMARA DE COMPTOS (Sr. Muruzábal Lerga): *El conjunto de preguntas y reflexiones que hay es bastante importante. A mí me gustaría empezar haciendo un comentario sobre el peaje en la sombra que me parece importante porque a veces no sé si se tienen muy claros los conceptos.*

Yo diría, empleando un lenguaje muy cercano al ciudadano, muy vulgar, que en el peaje en la sombra hay una especie de juego. No se trata de pagar una obra sino de que hacemos una obra, que hace una empresa y luego le pagamos en función de los coches o del agua que se consuma. Eso no es una correspondencia unívoca.

Lógicamente, todo eso tiene un conjunto y va todo unido: cómo hace la empresa la obra, cómo se financia, qué gastos tiene, cuánto quiere ganar, lógicamente. Pero no le estoy pagando una obra, le estoy pagando por los coches que pasan.

Yo diría que ahí hay un juego: si pasan muchos coches, la empresa va a ganar y si pasan pocos, la empresa va a perder, pero no estamos pagando la obra. Al final, por supuesto que es la obra, pero no es el importe de la obra, son los coches que pasan en un modelo muy complejo con un montón de variables que influyen en él. Esa idea es que no pagamos los 300 millones que ha podido costar una obra sino que lo que pagamos son coches que pasan. Son dos aspectos distintos.

Se nos ha planteado el tema de los impuestos que pagaban estas empresas. Lógicamente, las que han perdido dinero no han pagado impuestos. Eso es lógico. La que ha ganado, ha cumplido el régimen normal que tiene cualquier empresa que tiene beneficios fiscales concedidos, el que tiene cualquier empresa.

Es decir, en el caso del IVA, todas las empresas hacen una fuerte inversión y están sujetas a la legislación del IVA, que les devolverá Hacienda o tendrán derecho a compensar en futuros ejercicios. El IRPF, por supuesto que pagan las retenciones a sus trabajadores. Y en el caso de Sociedades, cuando ganan dinero, aplican sus deducciones fiscales. En este caso, tienen deducciones fiscales todavía pendientes y no han pagado dinero por Impuesto sobre Sociedades en estos momentos.

Hay que tener en cuenta que el importe de esas deducciones fiscales es aplicable durante un tiempo. Cuanto antes tengan esos beneficios, más tiempo estarán luego pagando beneficios enteros. Es decir, a lo largo de treinta años, si tienes derecho a cien de deducción es lo mismo aplicarlos en tres años que a lo largo de treinta a efectos globales. Entonces, esa es la situación en cuanto a los impuestos.

En cuanto al tema del riesgo y ventura, es un asunto complejo el reequilibrio financiero y el riesgo y ventura. Hay que conjugar los dos principios. En los pliegos, yo creo que se intenta atar

perfectamente el riesgo y ventura. Si se lee el informe, se comenta cómo en la Autovía del Pirineo se dice y se hace. Pero a nadie le está prohibido en un Estado de Derecho reclamar en los tribunales si se considera perjudicado.

Yo creo que aquí hay un aspecto muy importante para Navarra, por lo menos para reflexionar, y es que le puede venir una reclamación con el riesgo que puede haber en los tribunales por haber ejecutado lo que tenía que ejecutar. Es decir, en un plan de una autovía que va por todo el Pirineo, Navarra tiene una competencia, que es hacer su parte de carretera, y el Estado adquiere otra. Navarra cumple y por cumplir se puede ver castigada. Esa es una reflexión.

La alegación que hace la empresa es: "Yo al Estado no puedo reclamarle; le reclamo a Navarra y que Navarra siga reclamando". Todo el mundo tiene derecho a reclamar en un Estado de Derecho. Ahí no sé si se pueden ajustar más las características en los pliegos, pero, lógicamente, la empresa cuando ve una gatera para reclamar, reclama.

En el tema de los cánones, son diferentes. En la Autovía del Camino –estoy hablando de memoria– yo creo que el tema de calidad era unas pequeñas reducciones sobre el canon en función de la calidad. En el tema de la Autovía del Pirineo, por los datos que he visto, aproximadamente 18 millones de lo que se ha pagado ahora son canon de demanda y 9 canon de calidad, más o menos en lo que se ha pagado hasta ahora. En el caso de los riegos, efectivamente, es muy diferente.

El caso de los riegos cambia radicalmente porque la decisión de regar o no regar depende de un conjunto de propietarios. Primero, no todos los propietarios de las en estos momentos 22.500 hectáreas se han conectado todavía al riego. Con lo cual hay una primera decisión ahí. Y, la segunda, cada propietario cultiva lo que él entiende que es rentable, los cultivos tienen diferentes necesidades de agua y, además, depende también de la climatología.

Por lo tanto, ante esas variables, en este caso, el canon de calidad es mucho más importante que el otro, que el de volumen de agua. Y el de explotación, en este caso, es el que abonan directamente los propietarios, los agricultores.

Se hablaba del sistema tradicional y del peaje. Aquí hay dos aspectos importantes. Yo, el otro día, hacía una simulación y en el dato de, por ejemplo, un préstamo de 350 millones –estoy hablando de memoria– a treinta años al 5 por ciento, el pago final se convertía en casi 700. Lo digo por tener una idea.

Pero hay otro aspecto que hay que considerar, que es el coste de oportunidad. El coste de oportunidad no es más que lo que dejamos de hacer por hacer una cosa. Es decir, si metemos 300 millones en una autovía, no podemos hacer otras cosas. Si hacemos esos 300 millones con peaje en la sombra pagando durante treinta años, tenemos 300 millones libres o para no emitir deuda o para dedicarlos a hacer un hospital o un colegio. Entonces, un aspecto que tampoco se debe olvidar es el del coste de oportunidad y que es una decisión, lógicamente, política.

Por último, me gustaría citar el tema de los activos. Es un aspecto legal. Yo creo que es importante contemplar las situaciones fiscales no solamente cuando hay beneficios sino antes de que pasen. Todo el mundo entiende o consideramos normal que si va a venir una empresa y va a invertir en Navarra, se le den una serie de beneficios fiscales. Si luego tiene resultados positivos y esos beneficios hacen que no pague impuestos, nos llama la atención. Habría que contemplar la operación en conjunto.

Los beneficios fiscales se dan a todas las empresas. Quizá aquí hay un matiz, y es que un negocio que es una concesión que sale del sector público sí es igual que una empresa que se instala por su cuenta. Es decir, la iniciativa es pública para un servicio público, pero todas las empresas tienen los beneficios fiscales. En este caso, la empresa ha actuado con los beneficios fiscales aprovechando la ley y ahí no tenemos nada que decir porque es su actividad privada.

Yo creo que en las alegaciones que presenta la Autovía del Camino explica que los bancos, que preguntaba antes el señor Ayerdi, estaban de acuerdo. Creo que lo deja de rebote. Efectivamente, supongo que estaban de acuerdo porque, si no, no lo habría podido pagar y, evidentemente, tesorería había. De eso sí que estoy seguro porque han repartido. Esas son las decisiones de la empresa en su funcionamiento.

Lo que nos interesaba resaltar como Cámara es que no siempre se puede hablar fácilmente del peaje en la sombra como algo que existe. En función de los pliegos que se pongan, de la oferta que se presente, que es muy importante porque el Gobierno de Navarra puede decir que estima que van a ponerse veinte mil hectáreas en regadío y que se van a consumir tantos millones de metros cúbicos de agua, pero la empresa puede entender otra cosa. La empresa va a entender que esa obra va a costar más o menos, que van a ponerse en regadío esas hectáreas y que se van a consumir determinados volúmenes de agua. Es decir, en función de la oferta porque, al final, es la oferta la que marca, y también en función del devenir de la concesión, de si pasan coches o no pasan, de si riegan o no riegan, hay unos resultados. La prueba es que los tres resultados que tenemos aquí son muy diferentes.

Por lo tanto, el peaje en sí no es ni bueno ni malo. Tiene sus ventajas y sus inconvenientes, depende de cómo se articule y depende de las ofertas que se hagan.

No sé si hay algo más. Por citar un dato, decía el señor Amezketa que el volumen de créditos fiscales se había cifrado en 6.000 millones. En la última reforma del Impuesto sobre Sociedades, hay una disposición transitoria cuadragésimo octava, que es muy curiosa, que dice que los sujetos pasivos que vinieran tributando por un determinado tipo tendrán la opción de continuar aplicando el tipo impositivo vigente a 31 de diciembre de 2014 siempre que este tipo fuera mayor que el que les correspondiera a partir de 2015. El ejercicio de esta opción deberá comunicarse al Departamento de Hacienda.

Yo creo que esta disposición del impuesto que se acaba de aprobar en el mes de diciembre tiene bastante que ver con el tema de los activos por créditos fiscales. Por mi parte, no sé si me dejo alguna cosa. ¿Diez minutos? Vale. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Agradeciendo al Presidente y al equipo de la Cámara de Comptos sus palabras y sus referencias, suspendemos un momento la sesión para continuar con la moción que tenemos prevista en el orden del día. Muchas gracias.*

(Se suspende la sesión a las 11 horas y 45 minutos.)

(Se reanuda la sesión a las 11 horas y 48 minutos.)

Debate y votación de la moción por la que el Parlamento de Navarra se opone a la salida a bolsa de una parte de AENA, presentada por los GP Bildu-Nafarroa y Aralar-Nafarroa Bai.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Reanudamos la sesión para dar cuenta del segundo de los puntos establecidos en el orden del día. Es una moción presentada por Bildu-Nafarroa y Aralar-Nafarroa Bai que insta a que el Parlamento se oponga a la salida a bolsa de una parte de AENA. Para la defensa de la moción entiendo que en este caso tiene la palabra el señor Rubio. Cuando quiera, señor Rubio, adelante.*

SR. RUBIO MARTÍNEZ: *Muchas gracias, señor Presidente. Intervendré brevemente porque la moción que hoy vamos a debatir viene acompañada también de una sesión de trabajo que hemos solicitado con los propios trabajadores del aeropuerto de Noáin, con el comité de empresa de los trabajadores del aeropuerto de Noáin. En esa sesión de trabajo tendremos oportunidad de profundizar qué repercusiones tiene y qué supone la salida a bolsa de una parte de AENA.*

Podíamos haber retrasado la votación de esta moción con posterioridad a la sesión de trabajo, pero nos ha parecido oportuno que se debata ante la inminencia de salida a Bolsa de esta empresa. La oferta pública de venta del 49 por ciento del capital está anunciada para el 11 de febrero y es por lo que nos ha parecido conveniente mantenerla.

Estamos hablando de modelo de sociedad. Estamos hablando del concepto de lo público, de lo común. Todos sabemos que el sector privado no funciona por interés general. Es legítimo que exista la iniciativa privada, pero, a nuestro entender, no en todos los sectores. Los derechos básicos de la ciudadanía no pueden cotizar en Bolsa, no pueden estar supeditados al negocio.

Por eso pensamos que una red de aeropuertos públicos, es una necesidad social, es un derecho. Hemos visto, por ejemplo, en algún caso similar, el intento del sector privado en las infraestructuras de transportes como son las autopistas que, al final, tienen que ser rescatadas por lo público.

También quisiéramos introducir una reflexión moral. Un Gobierno con mayoría absoluta como el Partido Popular, ¿puede vender lo común? ¿Puede vender lo público? Es algo que hemos pagado entre todos. Es algo que ha costado construir varias generaciones y por mucha mayoría absoluta que tenga el Partido Popular, ¿cómo no existen mecanismos –no sé si en la Constitución o a nivel europeo– para que esto no se pueda hacer? Estamos hablando de una barbaridad.

Además, estamos hablando de una operación ruinosa. Se vende a precio de saldo el primer operador de aeropuertos del mundo –hay que decirlo– por número de pasajeros. Sí, se vende. Sale a Bolsa y se vende. Estamos hablando de que en 2014 transportó a 196 millones de pasajeros.

Cabe resaltar que AENA no recibe directamente fondos públicos, se financia por el propio mercado. Entendemos que la entrada de capital privado en este negocio es un saqueo de lo público.

¿Hasta qué punto es un saqueo de lo público, de lo común? Los últimos datos que tenemos son que más del 4 por ciento, concretamente el 4,3 por ciento, va a acabar en manos de una sociedad de Luxemburgo radicada en las Islas Caimán. Esos son los datos que están ahí, sí. Le recuerdo que la Agencia Tributaria española lo considera un paraíso fiscal, uno de los más opacos del mundo.

Desde luego, nos parece grave, y es por lo que traemos aquí la propuesta de resolución en la que nos oponemos, este Parlamento se opone, a la privatización de esa parte, de ese 49 por ciento de un sector estratégico.

Nos solidarizamos con los propios trabajadores, no solo y aunque la moción ponga de Noáin, con el resto también de aeropuertos públicos e instamos al Gobierno a que dé marcha atrás en este despropósito. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Rubio. Abriremos a continuación un turno a favor y otro en contra. En el turno a favor, señora Esporrín, cuando quiera, tiene la palabra.*

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: *Muchas gracias, Presidente. Nosotros adelantamos que vamos a votar a favor de esta moción porque estamos rotundamente en contra de la salida a Bolsa o de la venta de AENA.*

Nos parece que esto, sin duda, va a repercutir en los trabajadores, en el derecho a la movilidad que tienen las personas, los españoles y las personas en general también de fuera y, sobre todo, en los aeropuertos de la red española.

Nos parece que no se han dado las explicaciones suficientes desde el Gobierno de España. La Ministra tendría que haber salido a explicar esto y no se ha hecho. Nosotros incluso lo hemos solicitado en el Congreso de los Diputados en reiteradas ocasiones y no se ha hecho.

A los ciudadanos no se les da ningún tipo de garantía de cómo van a quedar los aeropuertos. Probablemente, nos tememos, aunque, lógicamente, no lo podemos saber en este momento, que los aeropuertos que no sean rentables o disminuyan mucho su actividad incluso puedan llegar a cerrarse. Nos parece que es un nefasto negocio para el país en general y, desde luego, un negocio para las empresas privadas.

AENA es una empresa rentable que está ofreciendo muchos beneficios para España y por eso estamos absolutamente en contra de que se privatice.

Como he dicho, corremos el riesgo de que se cierren algunos aeropuertos y, desde luego, eso no lo compartimos. Además, no se garantizará la conexión entre territorios, la movilidad de los ciudadanos y, sobre todo, la vertebración del país. Esto puede afectar, porque aquí, lógicamente, nos preocupamos de Navarra, pero, en general, a 140.000 empleos directos y a 440.000 empleos totales.

Además, sabemos cómo es la incertidumbre que incluso han sacado a la venta las acciones mucho más baratas de lo que les han aconsejado que lo hagan e incluso las han retirado una vez salidas a venta porque las sacaron por 49 euros la acción, llegando a un total de 7.350 millones de euros, y ahora parece ser que en un futuro las van a volver a sacar a 55,5 euros la acción, llegando a 8.325 millones de euros.

En cualquier caso, nos parece un negocio para empresas privadas. Como es evidente que es un negocio, ¿por qué no lo va a seguir manteniendo el Gobierno de España? Estamos absolutamente en contra de la venta de AENA y nos parece un retroceso y un fracaso para nuestro país. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Esporrín. Señor Longás, cuando quiera, por parte de Aralar-Nafarroa Bai, tiene la palabra.*

SR. LONGÁS GARCÍA: *Gracias, señor Presidente. Señorías, egun on. Siempre es ilustrativo escuchar algunas intervenciones porque te llevas sorpresas. Este es el último escalón. Ahora ya hay pocas de estas. Sí que algún Gobierno no hace mucho intentó hasta vender la Lotería, pero ya quedan pocas cosas. Ya han desfalcado a la abuela, han desfalcado el panteón familiar. Ya no quedan ni joyas ni nada y esta era una de las pocas que quedaban.*

Es un proceso antiguo que iniciaron los Gobiernos del señor González, que tuvo su clímax en el Gobierno del señor Aznar con el señor Rato como Ministro. Ahí se inició eso de la contabilidad creativa. Procede de ahí. Se vendían las cosas para hacer caja y disimular las cuentas del sector público. Por eso le salían tan bien al señor Rato. Por cierto, aprovecharon entonces para generar una casta empresarial, un grupito de empresarios designados a dedo que no tenían un historial particular. Uno de ellos, presidente de un gran banco, ayer se permitía decir lo conveniente o no conveniente que es el cambio político o la estabilidad o inestabilidad política entendiendo, parece ser, siervo de sus señores, que inestabilidad política es que no gobiernen los suyos. Todo eso procede de ahí: el billón de las eléctricas que nunca devolvieron. Todas estas barbaridades proceden de ahí. Luego se continuó porque, como digo yo, si mal no recuerdo, el proyecto de privatizar la Lotería es del señor Rodríguez Zapatero.

¿Cuál es la idea? Hay cosas de estas que durante mucho tiempo han sido ruinosas. Se han cubierto, porque AENA procede ya de externalizar del sector público la gestión de los aeropuertos, primer paso. Segundo, durante mucho tiempo es ruinoso, y cuando empieza a generar beneficios porque tiene una política expansiva más o menos dinámica y agresiva, entonces, ¿qué se hace? Privatizarla. Esa es la cuestión. Y, de paso, hacemos caja y podemos, sobre todo un año electoral, tapar algunos agujeros, poner algunos parches y hacer un poco de populismo, eso que ahora se achaca a otros, pero el populismo nos lo encontramos normalmente en Gobiernos vigentes en periodos preelectorales.

Eso es lo que ha pasado. Es una filosofía que consiste en privatizar todo aquello que da beneficios. Luego tiene efectos perversos sobre las cuentas públicas, porque eliminamos precisamente aquello que da beneficios, y efectos perversos sobre lo social. Esto no tiene beneficios sociales claros, bueno, ni claros ni no claros, no tiene beneficios sociales. Pero puede llevar al deterioro de determinados servicios públicos.

Ya se ha comentado: los aeropuertos, ¿qué va a pasar? ¿Una empresa privada va a mantener aeropuertos ruinosos? No. Se cerrarán como ha ocurrido con muchos otros servicios públicos y como ha ocurrido en todos aquellos países donde se ha privatizado el servicio ferroviario. Se terminan eliminando las líneas no rentables y cerrando las estaciones no rentables. Ha ocurrido donde se ha privatizado el servicio de Correos; los pueblos se quedan incomunicados postalmente porque no hay quien lo pague. Y así sucesivamente.

Por eso me sorprende. El grupo Popular de este Parlamento tiene esa obsesión con el aeropuerto de Noáin, desde luego, esta operación puede significar la puntilla del aeropuerto. Decíamos antes que hay muchas alternativas, pero ya haremos pistas de tenis, de pádel o incluso un hipódromo, que yo creo que es una infraestructura muy necesaria para Navarra en este momento.

Es verdad que de momento se privatiza el 49 por ciento. A mí no me parece mal que una empresa de este tipo busque capitales también en la Bolsa porque es una manera, además, de poder salir y expandirse, pero el 49 por ciento es un porcentaje muy significativo. Es el primer paso para terminar de hacer caja, deshacerse de la última joya de la abuela y continuar con ese proceso muy antiguo ya, como digo, de privatizar beneficios y socializar pérdidas. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Longás. Por parte de Izquierda-Ezkerra, cuando quiera, señor Nuin.*

SR. NUIN MORENO: *Muchas gracias, señor Presidente. Nosotros vamos a apoyar también esta moción en contra del proceso de salida a Bolsa, de privatización en este caso de hasta el 49 por ciento de AENA. Compartimos las razones que se explican en la moción y que también han sido referidas por los anteriores portavoces. No me extenderé sobre ellas.*

Creemos que es una operación que no aporta nada al interés general, al beneficio general ni de la economía ni de la ciudadanía, de la prestación de este servicio de transportes, ni de los trabajadores. Habrá beneficiados, pero no están en estos sectores. Los beneficiados, evidentemente, serán quienes vayan a hacer un negocio privado y obtener un beneficio privado de esta privatización. Por lo tanto, esta es nuestra posición.

Una reflexión más general. Nosotros creemos, además, que este proceso de privatizaciones o esta línea de privatizaciones nos lleva a una económica, evidentemente, donde el sector público cada vez tiene menos capacidad y menos instrumentos también para orientar la política económica. Aquí nosotros, desde luego, discrepamos radicalmente de las posiciones de la derecha, de las posiciones liberales.

Nosotros defendemos que tiene que haber sectores estratégicos: energía, transportes, etcétera, telecomunicaciones, donde tiene que haber una presencia pública en el sector económico. Tiene que haber unos instrumentos públicos empresariales porque son sectores que sirven también para orientar la actividad económica.

En España se ha ido más lejos casi que en cualquier otro sitio en Europa en esta fe liberal o neoliberal de sacar todo lo público o todos los instrumentos públicos de la actividad económica. Yo creo recordar que empresas, por ejemplo, tan importantes en Navarra como Volkswagen, son públicas. Pertenece nada menos que en un porcentaje accionarial decisivo a un länder *alemán, esa Alemania de la señora Merkel tan liberal. Una empresa como Volkswagen tiene una capacidad de decisión pública importantísima. Francia, Italia, Alemania, tienen empresas públicas en sectores decisivos y estratégicos: energía, telecomunicaciones, etcétera.*

Aquí, no. Aquí, parece que nos pasan la cartilla con los deberes que hay que hacer y nos aplicamos con más fe que nadie. La fe del converso, esto parece que es la fe liberal del converso y a privatizarlo todo. Esto es lo que ha pasado, lo empezó el Gobierno de Felipe González y siguió en el Gobierno de Aznar. Lamentablemente, esta es una línea que ha sido pactada y acordada desde el año 1984 por ambos Gobiernos, primero Felipe González con los Gobiernos socialistas y luego Aznar con los Gobiernos del Partido Popular.

Como datos, entre el año 1984 y 1996 –Gobiernos de Felipe González–, el Partido Socialista entró en 1982 pero empezó a privatizar en 1984, hubo setenta operaciones de privatización. Entre ellas, total o parcialmente de empresas tan significativas como Endesa, energía; Repsol, energía; Argentaria, sector financiero; Telefónica, telecomunicaciones. El Gobierno de España obtuvo en estas operaciones 13.200 millones de euros.

Entre 1996 y 2007 –Gobiernos de Aznar– hubo cincuenta operaciones de privatización. Obtuvo 30.000 millones de euros. Toda la economía, todos los sectores estratégicos entregados al sector privado, lo cual, por cierto, a la vista de lo que ha

pasado estos años, no ha servido en absoluto para que la economía española esté mejor preparada frente a la crisis, frente a la recesión y frente a los problemas que hemos vivido y estamos viviendo con tan extrema gravedad. Lo digo por los defensores de este modelo económico en el que lo público no interviene para nada en la economía.

Los defensores de este modelo han visto cómo en el Estado español esto de las privatizaciones se ha aplicado a rajatabla, hasta unos límites que no se aplican prácticamente en ningún otro país europeo. Pues bien, así está la economía española de paro, pobreza y desigualdad. Nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Nuin. En el turno en contra, señora Otamendi, por UPN, cuando quiera.*

SRA. OTAMENDI CLARAMUNT: *Muchas gracias, señor Presidente. Brevemente, quiero mostrar nuestro voto en contra a esta moción, simplemente por varias razones. La primera, porque es una moción oportunista sobre la que ni el propio Parlamento ni el propio Gobierno de Navarra tienen competencias.*

Si lo que pretende esta moción es llevar a un debate filosófico, como decía el señor Rubio, sobre el modelo de sociedad y sobre el modelo de Estado que queremos, ese es otro debate y eso no es lo que viene en esta moción. Aquí se está hablando, concretamente, de una sociedad pública.

Y si lo que pretendemos es centrarnos en el aeropuerto de Pamplona, que es quizá lo que debería preocupar un poco más a este Parlamento, no hay más que leerse las condiciones de salida a Bolsa de AENA, en las que se recoge expresamente que el cierre de cualquier aeropuerto, si lo que nos está preocupando es la posibilidad del cierre del aeropuerto de Pamplona, requiere que sea una decisión del Gobierno de España, no del consejo de administración o de la figura jurídica que quede después de esta salida a Bolsa.

Además, el aeropuerto de Noáin, aunque se ha dicho muchas veces, hasta la saciedad, ahora mismo es rentable. El aeropuerto, con sus cuatro frecuencias Pamplona-Madrid, es rentable y en su balance financiero, en su balance de cuentas, los ingresos superan a los gastos. Con lo cual sería tonto pretender desprenderse de un activo que se tiene, que es rentable.

Aparte de eso, y también viene en las condiciones de salida a Bolsa, si se cierra uno de los aeropuertos, esos activos pasarían a la cuenta de pérdidas, con lo cual tampoco vas a cerrar algo que es rentable para que, además, se vaya a tu cuenta de pérdidas.

En cualquier caso, habría que ver lo que pasa, pero, desde luego, el aeropuerto de Pamplona es un activo rentable y que, además, no se va a cerrar porque vaya a salir a bolsa AENA.

En cuanto a lo de solidarizarnos con los trabajadores, este grupo parlamentario siempre se ha solidarizado con cualquier trabajador en problemas, pero aquí estamos diciendo que nos solidarizamos cuando los trabajadores del aeropuerto de Pamplona, aparentemente, a día de hoy, no tienen ningún tipo de comunicado ni ningún problema. Se ha sufrido un proceso de reestructuración que ha hecho precisamente que este aeropuerto sea rentable, con lo cual, si es rentable, evidentemente, no tiene por qué modificarse la plantilla del aeropuerto. Por todo esto, votaremos en contra.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Otamendi. Señor Villanueva, cuando quiera.*

SR. VILLANUEVA CRUZ: *Gracias, Presidente. Varias cosas. En primer lugar, efectivamente, y lo ha dicho bien la señora Otamendi, hablaré de la competencia del Parlamento para instar, una vez más, cosas que, aunque pueden manifestar la voluntad que quieran, no tiene capacidad ninguna para hacerlo.*

Le voy a decir una cosa al señor Longás por lo que decía sobre las iniciativas del Partido Popular sobre el aeropuerto de Noáin. Es competencia de este Parlamento controlar al Gobierno o presentar iniciativas precisamente sobre el aeropuerto de Noáin, concretamente sobre el de Noáin, y no sobre todos los aeropuertos de España. Pero, señor Longás, si a usted le molesta la fijación que tiene el Partido Popular para intentar que el aeropuerto de Noáin funcione mejor de lo que funciona ahora, lo que puede hacer es presentar usted mismo iniciativas, que creo que en esa materia en lo que va de legislatura no sé si usted o su grupo han presentado alguna.

En segundo lugar, quiero decirles al señor Rubio y, en general, a otros portavoces que lo que se va a sacar a bolsa es el 28 por ciento de la sociedad. El 3 por ciento es lo que va a ir a inversores finales y el 25 por ciento a inversores institucionales, entendiendo que en los tiempos actuales la colaboración entre lo público y lo privado puede permitir que el funcionamiento de AENA, de la red de aeropuertos españoles y todos los servicios adyacentes que están alrededor de esta actividad, se van a poder prestar de mejor manera, de una manera más eficaz en el futuro precisamente buscando sinergias y no queriendo aislar lo público de lo privado en un proceso que, insisto, está ahora en todo el mundo y, además, yo creo que es lo correcto, la colaboración entre lo público y lo privado.

Digo esto porque no es cierto que lo público vaya a dejar de ser preponderante en el acciona-

riado de AENA. Por lo tanto, AENA va a seguir siendo parte del sector público de este país y van a ser los poderes públicos los que van a tener la última palabra sobre las decisiones al respecto.

Decía al señor Rubio si no había alguna ley que prohibiera que el Partido Popular, con su mayoría absoluta, hiciera esto. Yo le voy a contestar una cosa, señor Rubio: en democracia, las mayorías pueden ser por mayoría absoluta o las mayorías absolutas pueden venir conformadas a través de otras mayorías o de varias minorías que se unan, pero el resultado es el mismo. Se trata de tener los votos en función de lo que los ciudadanos han votado.

Por tanto, tan legítimo es un Gobierno compuesto por cuatro partidos como un Gobierno compuesto por un único partido al cual los ciudadanos han dado su mayoría y han otorgado su confianza de manera mayoritaria. Por ello, entienda usted cuál es el funcionamiento de la democracia y comprenda que si el Partido Popular tiene mayoría absoluta es porque los ciudadanos han querido. Por lo tanto, puede tomar esta decisión y cualquier otra decisión siempre y cuando las decisiones no vayan en contra del ordenamiento jurídico.

Únicamente quiero decirle al Partido Socialista que, evidentemente, pueden votar lo que les parezca en este Parlamento. Yo comprendo que tienen que mantener una posición política. Me va a permitir la señora Esporrín, en fin, lo ha dicho muy bien el señor Nuin: ustedes han privatizado en este país todo lo que les ha dado la gana y, además, en algunos casos, con resultados francamente lamentables para la economía de este país.

Sí, podemos hablar. Podemos hablar de las empresas privatizadas, de los resultados de las empresas privatizadas, de los amigos de Felipe González que se quedaron algunas de esas empresas privatizadas y algunas sociedades mercantiles, que eran privadas, que se expropiaron y acabaron en manos de algunos señores, de los setenta procesos de privatización, como bien ha dicho el señor Nuin.

Ustedes, efectivamente, privatizaron Argentaria, Repsol, Endesa, la Caja Postal, comenzaron la privatización de Telefónica, privatizaron Campsa, Trasatlántica, Marsans. Fíjense en manos de quién dejaron Marsans. Privatizaron hasta la Seat. Ustedes, en este país, han privatizado todo lo que les ha dado la gana y resulta que ahora, cuando el Gobierno del Partido Popular pretende emitir una oferta pública de venta del 28 por ciento sobre las acciones de AENA, dice usted, señora Esporrín, que esto es lo que va a llevar, literalmente, al fracaso de este país. ¡Por Dios!

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Villanueva. Su turno de réplica, señor Rubio.*

SR. RUBIO MARTÍNEZ: *Quiero agradecer su apoyo a los grupos que van a votar a favor de la moción y, simplemente, emplazar este debate, porque no tenemos tiempo, al día que los trabajadores nos expliquen su visión sobre la privatización de este sector tan importante. Sobre todo, me imagino que replicarán a lo que han dicho los portavoces de UPN y del Partido Popular. Muchas gracias.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Rubio. Pasamos, por tanto, a la votación. ¿Votos a favor? 8 votos a favor. ¿Votos en contra? 7 votos en contra. Queda aprobada, por tanto, la moción presentada por los grupos Bildu y Aralar-Nafarroa Bai. Señorías, no habiendo más asuntos que tratar, levantamos la sesión. Gracias.*

(Se levanta la sesión a las 12 horas y 13 minutos.)