



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

IV Legislatura

Pamplona, 12 de noviembre de 1997

NUM. 11

COMISION DE OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D^a M^a ASUN APESTEGUIA JAURRIETA

SESION CELEBRADA EL DIA 12 DE NOVIEMBRE DE 1997

ORDEN DEL DIA

- Elección del cargo de Secretario.
 - Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre la rebaja de los peajes de las autopistas.
-

SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 37 minutos.

Elección del cargo de Secretario (Pág. 2).

Abre la sesión la Presidenta de la Comisión, señora Apesteguía Jaurrieta, y procede a la elección del Secretario (Pág. 2).

Tras la votación, resulta elegido Secretario el señor Nuin Moreno por 7 votos a favor y 5 en blanco (Pág. 2).

Se suspende la sesión a las 16 horas y 40 minutos.

Se reanuda la sesión a las 16 horas y 43 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre la rebaja de los peajes de las autopistas (Pág. 3).

Toma la palabra el señor Landa Marco (G.P. «Mixto»), proponente de la comparecencia, a quien responde el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señor Palacios Zuasti (Pág. 3).

Se suspende la sesión a las 17 horas y 10 minutos.

Se reanuda la sesión a las 17 horas y 19 minutos.

En el primer turno de intervenciones toman la palabra los señores Landa Marco, a quien contesta el Consejero; García Adanero (G.P. «Unión del Pueblo Navarro»); Platero Alda (G.P. «Socialistas del Parlamento de Navarra»), a quien contesta el Consejero; Larráyoiz Lezáun (G.P. «Convergencia de Demócratas de Navarra»), a quien contestan el Consejero y el Director General de Obras Públicas, señor Miranda Simavilla; Araiz Flamarique (G.P. «Ezker Abertzalea»), a quien contesta el Consejero; y Nuin Moreno (G.P. «Izquierda Unida-Ezker Batua de Navarra»), a quien contesta el Consejero (Pág. 7).

En el segundo turno de intervenciones toman la palabra el señor Landa Marco, la señora Matías Angulo (G.P. «Convergencia de Demócratas de Navarra») y el señor Araiz Flamarique, a quienes, tras cada intervención, contesta el Consejero (Pág. 17).

Se levanta la sesión a las 18 horas y 37 minutos.

(COMIENZA LA SESION A LAS 16 HORAS Y 37 MINUTOS.)

Elección del cargo de Secretario.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Buenas tardes, señorías. Vamos a dar comienzo a esta sesión de la Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras, que cuenta con dos puntos en el orden del día. Entramos en el primer punto, que es la elección del cargo de Secretario. A tal fin, procederemos, de conformidad con el artículo 48 del Reglamento, a la elección mediante votación secreta por papeletas, en las que los Parlamentarios miembros de la Comisión podrán escribir un solo nombre, resultando elegido Secretario quien obtenga el mayor número de votos. En caso de empate, será elegido el de menor edad, según lo dispuesto en el artículo 48.3 del Reglamento.*

Procederemos a llamar nominalmente por orden alfabético a los Parlamentario que componen esta Comisión, pero previamente esta Presidencia pregunta si hay algún Parlamentario que se presente como candidato al cargo de Secretario.

SR. NUIN MORENO: *Señora Presidenta, me presento yo.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *De acuerdo. El señor Nuin, de Izquierda Unida, se presenta como candidato. ¿Hay alguna candidatura más? Si no es así, procederemos a la votación. Iremos llamando por orden alfabético según consta en la lista de componentes de esta Comisión.*

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Aoiz Monreal, Florencio. Apesteguía Jaurrieta, María Asunción. Araiz Flamarique, Adolfo. Ausejo Mozún, Ignacio. Basterra Layana, Andrés. Cristóbal García, Carlos. Errazti Esnal, Begoña. García Adanero, Carlos. González Mateo, Juan. Larráyoiz Lezáun, Miguel Angel. Matías Angulo, Inmaculada. Nuin Moreno, José Miguel. Pérez Aznar, María Pilar. Platero Alda, Juan Andrés. Urdiáin Martínez, José Ramón. Viñes Rueda, José Javier.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Una vez efectuada la votación, vamos a proceder a leer el resultado.*

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *En blanco. Nuin. Nuin. José Miguel Nuin. Blanco. Blanco. José M. Nuin. José Miguel Nuin. Blanco. José Miguel Nuin. Nuin. Blanco.*

El resultado de la votación es: 7 Nuiñ, 5 blanco.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Por consiguiente, el señor Nuñ puede pasar a ocupar su puesto como Secretario de esta Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras.*

Seguidamente, vamos a suspender la sesión durante unos minutos para dar paso al señor Consejero de Obras Públicas para su comparecencia. Se suspende la sesión.

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 16 HORAS Y 40 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESION A LAS 16 HORAS Y 43 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre la rebaja de los peajes de las autopistas.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Señorías, se reanuda la sesión. Damos la bienvenida al Consejero de Obras Públicas y al Director General, que están presentes como consecuencia de la solicitud del señor Landa, de Nueva Izquierda, para que el Consejero informe sobre la situación en que se encuentran las negociaciones desarrolladas para el rebaje de los peajes de las autopistas que discurren por territorio navarro, así como los resultados alcanzados en dichas negociaciones y la postura defendida por los representantes del Gobierno de Navarra.*

En primer lugar, daremos la palabra al grupo proponente, en este caso al señor Landa, de Nueva Izquierda. Posteriormente, tendrá la palabra el señor Consejero para responder y, a continuación, tendremos un receso si sus señorías lo consideran oportuno, y después daremos la palabra a los grupos parlamentarios que quieran intervenir. Tiene la palabra el señor Landa.

SR. LANDA MARCO: *Gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señorías, señor Consejero. La verdad es que la nueva situación económica permitía otros planteamientos más atrevidos o por lo menos con mayores ventajas para los usuarios de las autopistas, en este caso concreto de la autopista A-15. El cambio de situación, el paso de los números rojos a negros en las cuentas de Audenasa, las sucesivas bajadas de los tipos de interés han permitido que con casi prácticamente el mismo tráfico –con un incremento del 0'7 por ciento, según los datos del 96 sobre el 95– se obtuviera un resultado positivo de 1.116 millones de pesetas, y eso con un tráfico medio de 5.546 vehículos en el año 96. Los datos para el primer semestre del año 97, cuando Audenasa también obtuvo 565 millones de*

pesetas de beneficios y sin incremento de peaje a lo largo del año 97, indican que los beneficios estarán por encima de los obtenidos en el año 96, y eso que en el año 96 se incrementaron los precios de los peajes en un 5 por ciento.

Así pues, señor Consejero, no nos satisface el planteamiento hecho por el Gobierno, por lo que hemos podido conocer a través de los medios de comunicación, ni la rebaja acordada para los peajes de la autopista A-15. Por ello le rogaría que no nos repitiera lo que ya dijo a los medios de comunicación el pasado martes día 4, a pesar de que esta comparecencia estaba pedida desde el 14 de octubre, cuestión que desde luego interpreto como interés de alguna manera en ningunear a este Parlamento, no le veo otra explicación al hecho de retrasar la fecha para esta comparecencia que estaba solicitada, como digo, desde el 14 de octubre y unos días antes hacer una rueda de prensa sobre el tema objeto de dicha comparecencia. Pero, en fin, viene siendo ésta una actitud habitual de este Gobierno, al que le molesta la actividad de control de este Parlamento, como puede verse demasiado a menudo en la obstrucción, desgraciadamente consentida, que ejerce en la Junta de Portavoces.

En esta primera intervención me limitaré a solicitar que informe sobre la situación en que se encuentran las negociaciones desarrolladas para el rebaje de los peajes de las autopistas que discurren por territorio navarro, así como sobre los resultados alcanzados en dichas negociaciones y la postura defendida por los representantes del Gobierno de Navarra en dicha negociación. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Landa. Señor Consejero, cuando quiera, tiene usted la palabra para responder.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Buenas tardes, señora Presidenta, señoras y señores Parlamentarios. En primer lugar, quiero felicitar al nuevo y flamante Secretario de esta Comisión, señor Nuñ, a quien deseo mucha suerte en su gestión.*

Antes de pasar a contestar, y en relación con la fecha en la que el señor Landa presentó ante el Registro de entrada de este Parlamento y la fecha en que se está celebrando la Comisión, tengo que decir que el departamento nada ha tenido que ver y que tendrá que preguntarlo a la Mesa y Junta de Portavoces de este Parlamento, que son los que hacen el calendario. En ningún momento hemos dicho nosotros que se retrasara, para eso está la Mesa, que le podrá responder.

Tal y como se ha indicado, mi comparecencia ante esta Comisión de Obras Públicas viene motivada por la solicitud cursada por el señor Landa, Parlamentario del Grupo Mixto, para que informe sobre la situación en que se encuentran las negociaciones desarrolladas para el rebaje de los peajes de las autopistas que discurren por el territorio navarro, así como los resultados alcanzados en dichas negociaciones y la postura defendida por los representantes del Gobierno de Navarra. Esto es lo que pedía el señor Landa en su escrito.

Esta comparecencia fue solicitada por el señor Landa el pasado día 14 de octubre, como bien ha dicho, y, por tanto, con anterioridad a que se hiciera público el acuerdo alcanzado entre el Gobierno de Navarra y Audenasa en orden a una sustancial rebaja de peajes y otras prestaciones, todo ello a cambio de una ampliación del plazo de concesión.

Debo poner de manifiesto que don Martín Landa ha venido cursando repetidas preguntas parlamentarias a este Gobierno de Navarra en relación con este tema que hoy nos ocupa. Dichas preguntas fueron presentadas con fechas 31 de octubre y 4 de noviembre de 1996 y 1 de septiembre de 1997 y han sido cumplidamente respondidas desde el Departamento de Obras Públicas.

Como ya he indicado, esta comparecencia se produce –casualmente, porque nada hemos tenido que ver– tras dar a conocer en rueda de prensa, celebrada el día 4, el acuerdo alcanzado entre el Gobierno de Navarra y Audenasa, que, como saben ustedes, ha tenido un amplio eco en los medios de comunicación, tanto regionales como nacionales.

Desde el mismo momento en que el Departamento de Obras Públicas tuvo conocimiento, a finales de 1996, de que la conocida como Ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado para 1997 iba a abrir la puerta a posibles negociaciones de reducción de peajes a cambio de mayores plazos de concesión –hasta veinticinco años más–, trazamos en el departamento una línea de trabajo que finalmente ha concluido con el acuerdo ya indicado. Esta política ya le fue anunciada al señor Landa en la contestación que le di el pasado día 4 de diciembre de 1996 a una de sus preguntas.

Como saben sus señorías, las autopistas que discurren por el territorio navarro son dos: la autopista A-15 o autopista de Navarra, que discurre desde Tudela a Irurtzun; y la autopista A-68 o autopista vasco-aragonesa, que es la que va de Zaragoza a Bilbao y tiene un tramo en territorio foral.

El Gobierno de Navarra tiene únicamente competencia como autoridad concedente en el caso de la autopista A-15, es decir, la autopista de Navarra, y corresponde al Ministerio de Fomento –tal y

como informé en la respuesta que di el 18 de junio pasado a la pregunta que sobre este asunto me planteó también el Parlamentario Foral del CDN señor López Eslava– la competencia en la concesión de la A-68 vasco-aragonesa.

Por tanto, en esta comparecencia procede que informe sobre aquellos términos en los que el Gobierno de Navarra es competente, es decir, en relación con la autopista A-15. Con respecto a la A-68, solamente podré informar a sus señorías de los contactos que hemos mantenido con el Ministerio de Fomento, sin que en estos momentos les pueda aventurar ni adelantar conclusiones que no me corresponden, ya que, como les decía, es una autopista sobre la que el Gobierno de Navarra no tiene ninguna competencia.

Antes de pasar a desarrollar en detalle los acuerdos alcanzados entre el Gobierno de Navarra y Audenasa, debo informarles que, según mis noticias, el Ministerio de Fomento negocia con la autopista A-68 la reducción de peajes a cambio de la ampliación de la concesión. De todas formas, como ya he dicho anteriormente, no procede que aventure nada acerca de esta negociación, aunque sí creo que debo señalarles que desde el Departamento de Obras Públicas, del que soy titular, y desde el pasado mes de marzo estamos realizando cuantas gestiones creemos útiles y necesarias para apoyar ante el Ministerio esta política, que servirá para beneficio de los navarros que utilicen la A-68.

En relación con los acuerdos alcanzados entre el Gobierno de Navarra y Audenasa, empresa concesionaria de la autopista A-15, puedo adelantarles que el Gobierno los considera óptimos, ya que se han recogido los postulados realistas y de máximos que fueron planteados por la Administración foral desde un primer momento.

Antes de entrar en los detalles de dicho acuerdo, creo que es imprescindible poner de manifiesto una serie de principios básicos, que parece que son olvidados o desconocidos, en relación con la autopista de Navarra.

En primer lugar, como saben sus señorías, la autopista de Navarra A-15 es una empresa y, por tanto, no cabe bajo ningún concepto efectuar planteamientos demagógicos que vayan en contra de su funcionamiento legalmente soportado, que se rige por las mismas reglas del mercado, de la economía y de la legislación que cualquier otra institución empresarial. Y ello es así aunque sus propietarios sean públicos, es decir, tiene que ser gestionada de una manera eficaz para no incurrir en pérdidas y, a ser posible, debe obtener un razonable beneficio.

En segundo lugar, creo que hay que poner de manifiesto que la empresa Audenasa, concesionaria de la autopista, es propiedad al 50 por ciento del Gobierno de Navarra y que el otro 50 por cien-

to de su capital pertenece a la Empresa Nacional de Autopistas, Enausa.

Como saben todos ustedes, Audenasa es la concesionaria de la autopista de Navarra hasta el mes de junio del año 2014, es decir, diecisiete años a partir del momento actual, y en dicho año 2014 cumplirían los 41 años de concesión otorgados, por lo que tendría disponibles nueve años más dentro del primer tramo de concesión, que establece un máximo de cincuenta años.

También hay que poner de manifiesto, como saben sus señorías, que ese primer tramo de cincuenta años se ha ampliado con un segundo tramo de veinticinco años más, de acuerdo con lo establecido en lo que se ha llamado Ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado de 1997.

Por tanto, hay que tener muy presente que Audenasa tenía vigente a la hora de iniciar las negociaciones con el Gobierno de Navarra un plan económico-financiero hasta el año 2014. Dicho plan preveía beneficios a lo largo de todos los próximos ejercicios, si bien con una reducidísima rentabilidad.

A pesar de dicha situación estable, económicamente hablando, hay que tener presente también que Audenasa tiene que devolver en los próximos años más de 18.500 millones de deuda y debe dotar obligatoriamente el denominado fondo de reversión por un total de 50.000 millones de pesetas, de los cuales en el momento actual solamente tiene dotados 2.500 millones.

Por tanto, el escenario económico de esta empresa, participada por el Gobierno de Navarra y por el Estado, es notablemente frágil, y es una obligación de sus propietarios, tal y como establece el Código de Comercio, el garantizar su salvaguarda económica.

Una vez indicadas estas premisas, que debían ser el punto de partida de la negociación, debo manifestarles, tal y como ya le contestaba al señor Landa en una de las respuestas que le di en diciembre de 1996, que el Gobierno de Navarra consideró del máximo interés la nueva oportunidad de rebaja de peajes que nos proporcionaba la Ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado de 1997, que ya les he citado varias veces, ampliando para ello el plazo de la concesión.

Este interés surge porque la actual Administración considera que es un desgraciado contrasentido contar con infraestructuras del máximo nivel, como es una autopista, y que éstas no sean suficientemente utilizadas, sobre todo cuando en este momento las carreteras paralelas a ellas, es decir, las nacionales N-121 y N-240-A, van sobrecargadas de tráfico, con todo lo que ello implica de riesgo y de pérdida de funcionalidad.

En estos momentos por la autopista A-15, por ejemplo, en el tramo de Tudela a Tafalla, pasan 3.706 vehículos al día y por la carretera pasan 8.422, es decir, el 30'56 por ciento de todo el tráfico del corredor. En el tramo Tafalla-Noáin pasan por la autopista A-15 6.308 vehículos y por la carretera, 10.272, es decir, el 38'05 por ciento. Y en el tramo Pamplona-Irurtzun el total son 8.995 vehículos y por la carretera circulan 12.652, es decir, el porcentaje que capta la autopista en este tramo es del 41'55 por ciento.

Partiendo de todas estas consideraciones, el Gobierno de Navarra se fijó un objetivo a la hora de iniciar las negociaciones: conseguir la máxima reducción de peajes que fuese soportada por el equilibrio económico-financiero de Audenasa a cambio de una ampliación no excesiva del plazo de concesión, con el objetivo de que la autopista de Navarra capte un volumen de tráfico suficiente que alivie de forma notable la situación de las carreteras nacionales que van paralelas a ella, es decir, la N-121, Pamplona-Tudela, y la N-240-A, Pamplona-Irurtzun.

De lo que les he expuesto hasta ahora creo que puedo afirmar sin ningún género de dudas que ya se han conseguido las dos primeras premisas, es decir, la máxima reducción de peajes con una ampliación razonable del plazo de concesión, todo ello teniendo muy en cuenta el deber que tienen los administradores y miembros del Consejo de Administración de Audenasa de mantener el equilibrio económico-financiero de la empresa concesionaria.

El objetivo último del Gobierno de Navarra, que es el de lograr la mayor captación de tráfico por la autopista en descarga de las carreteras N-121 y N-240-A, está por verse. Pero creo que es obvio que existe una esperanza fundada en que así sea, una vez que se proceda a la reducción efectiva de las tarifas y se realice simultáneamente una intensa campaña de información ciudadana.

En este punto, debo manifestar ante sus señorías que el nudo gordiano de una rebaja de peajes es su relación con la captación de tráfico y, por tanto, con la recaudación. Y debo manifestarles que, tal y como está estudiado por los técnicos en la materia, esta relación no es proporcional, sino todo lo contrario.

La afirmación de que peajes muy reducidos logran una captación masiva de tráfico y, por tanto, salva el resultado económico es fruto, evidentemente, del desconocimiento y de la ignorancia sobre cuál es el funcionamiento económico de este tipo de empresas.

Creo que todas sus señorías coincidirán conmigo en que si así fuera, si los peajes muy reducidos sirvieran para conseguir una captación masiva de tráfico, habría sido el Gobierno de Navarra el pri-

mero en defender hasta el final este tipo de soluciones. Pero, lamentablemente, la realidad es mucho más terca y nos dice que una rebaja de peajes nunca conlleva un incremento proporcional de tráfico y, por tanto, supone en todos los casos una menor recaudación. Y lo que está previsto es que el total de incremento del tráfico en todos los tramos sea del 16 por ciento y la reducción de los ingresos prevista es del 13'60 por ciento.

Por todo ello, puedo adelantarles que, en principio, la combinación reducción de peajes para una mayor captación de tráfico sin ampliar excesivamente la concesión y salvaguardando la situación económica de la empresa se agota en los acuerdos recientemente alcanzados, que se consideran más que satisfactorios para los usuarios.

Esto no quiere decir que el Gobierno de Navarra, en el supuesto de que la captación de tráfico de la autopista no solucione la congestión de la N-121, vaya a renunciar a otras fórmulas complementarias que habría que arbitrar en el futuro.

Una vez dicho todo lo anterior, paso a informarles del acuerdo alcanzado con Audenasa. La negociación que nos ocupa fue mantenida a lo largo de todo el año 1997 por representantes del Gobierno de Navarra y de Audenasa en primer lugar y, después, del Gobierno de Navarra con los de la Empresa Nacional de Autopistas, que, como ya les he dicho, es el otro copropietario de la empresa al 50 por ciento.

El principio de acuerdo, tras arduas y extensas negociaciones, fue alcanzado el día 21 de octubre de 1997. Con fecha 28 de ese mismo mes, fue aprobado por el Consejo de Administración de la Empresa Nacional de Autopistas, y dos días más tarde, el día 30 de octubre, fue aprobado por el Consejo de Administración de Audenasa. El Gobierno de Navarra, en su sesión del pasado día 3, se dio por enterado del mismo y dio instrucciones para que se redacte de inmediato el convenio que modifica el contrato de concesión para su aprobación en las próximas semanas.

Este acuerdo contiene los siguientes requisitos. Primero, una reducción de peajes en Audenasa que se compone de lo siguiente: una reducción del 25 por ciento para turismos y del 30 por ciento para camiones en todos los tramos de la autopista; descuentos adicionales de hasta un 20 por ciento para los usuarios habituales de la autopista.

Esta reducción de peajes supone una reducción de hasta el 40 por ciento para turismos y del 44 por ciento para camiones, y no incluye la rebaja del IVA en turismos, que pasó del 16 al 7 por ciento en septiembre, ni tampoco se considera la no subida de tarifas que congeló el Gobierno de Navarra primero en el mes de abril y después en el mes de septiembre, mientras que en el resto del Estado se

aprovechó el momento en que se rebajaron los tipos del IVA para subir los peajes de la autopista. Por eso, en este caso, el aumento de los porcentajes, si no recuerdo mal, era del 3'04 por ciento.

Segundo, los descuentos adicionales para los usuarios habituales se basan en lo siguiente. Un 20 por ciento de descuento en todos los viajes de vuelta en menos de 48 horas —antes era un descuento del 10 por ciento—. Este plazo se aumenta de 48 horas hasta siete días para vehículos pesados. Un 25 por ciento en todos los viajes de vuelta para los usuarios que realicen el mismo trayecto de once a quince veces al mes. Este porcentaje de descuento pasa al 30 por ciento cuando el número de viajes es de dieciséis a veinte; al 35 por ciento cuando son de veintiuno a veinticinco; y al 40 por ciento en todos los viajes de vuelta para usuarios que realicen veintiséis viajes o más al mes, con lo cual, el señor que hace más de veintiséis viajes tiene el 40 por ciento de descuento en el viaje de vuelta, lo que supone un 20 por ciento en cada recorrido. Por lo tanto, sería el 25 más el 20.

Tercero, además de esta reducción de peajes, Audenasa se compromete a realizar en los próximos tres años una serie de inversiones por un importe total de 1.200 millones, entre las que cabe destacar las siguientes: la eliminación de las garitas de Tafalla de la entrada a la circunvalación de la autopista desde la carretera, que se realizará en 1998 y es un tema por el cual se interesó el señor Landa el año pasado; la correlación del enlace sur de Tafalla para entrar en la circunvalación en directo, eliminando el actual bucle, el cual el señor Araíz conocerá perfectamente, y que se hará durante los años 1999 y 2000; la mejora del enlace norte de Tafalla en su incorporación a la carretera, que se hará en el año 1999; la instalación de dos carteles informativos variables, uno en Noáin y otro en Irurtzun, que se hará en el próximo año y que sirve, sobre todo, para la viabilidad invernal; y la ornamentación de la autopista.

Cuarto, el acuerdo contempla igualmente que el Gobierno de Navarra dejará de abonar a partir del 31 de diciembre del 2001 la compensación económica que viene pagando por el uso de la circunvalación de Tafalla, que es de 160 millones de pesetas al año.

Como contraprestación, se aumenta el plazo de concesión en quince años: los nueve que tenía disponibles Audenasa hasta el máximo de cincuenta y seis de los veinticinco que se permite ampliar con la Ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado para 1997; por lo que concluirá en junio del año 2029, y se deja a futuros Gobiernos un plazo de otros diecinueve años para poder seguir negociando otros acuerdos, que esperamos que sean tan beneficiosos como éste o más.

Por tanto, y de acuerdo a los contenidos del acuerdo que les he facilitado, como ya he dicho al principio de mi intervención, el Gobierno de Navarra ha alcanzado todos los objetivos que se marcó inicialmente y que respondían a una amplia demanda social. Estos objetivos son los siguientes: reducción de hasta un 40 por ciento sobre los peajes actuales para los usuarios habituales de la autopista; reducción generalizada del 25 por ciento para vehículos ligeros y del 30 por ciento para los camiones; corrección de los enlaces de la circunvalación de Tafalla, en especial la supresión de las garitas, algo demandado por algunos partidos, y la eliminación del bucle de entrada a la autopista; cancelación del peaje sombra que se pagaba por el uso de la circunvalación de Tafalla; ampliación moderada del plazo de concesión, dejando disponibles otros diecinueve años para futuras opciones de la Administración; y mantenimiento del equilibrio económico-financiero de la empresa.

Para finalizar esta intervención, señora Presidenta, y con el máximo respeto a sus señorías y en especial al señor Landa, sólo me resta decir, remediando un anuncio de detergentes que caló en los telespectadores: busque, compare y, si encuentra un acuerdo mejor, propóngalo. Estamos receptivos a cuantas propuestas realistas y que partan de las premisas que al principio he indicado se nos puedan hacer. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Vamos a conceder un receso de cinco minutos. Se suspende la sesión.*

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 17 HORAS Y 10 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESION A LAS 17 HORAS Y 19 MINUTOS.)

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Reanudamos la sesión. En primer lugar, tiene la palabra el señor Landa, del Grupo Mixto.*

SR. LANDA MARCO: *Gracias, señora Presidenta. Señor Consejero, tengo aquí la comparecencia del 25 de octubre, sobre las líneas de actuación de su Departamento, en la que, a preguntas de este Parlamentario, usted mismo señalaba: "Probablemente, habrá que ampliar los plazos de concesión". Está refiriéndose al tema de la rebaja de los peajes de la autopista y dice: "Pero en los próximos meses intentaremos que el peaje esté entre un 30 y un 40 por ciento más bajo que el de ahora". ¿Dónde está, señor Consejero, esa rebaja de entre un 30 y un 40 por ciento en los peajes de octubre del 96?, porque a mí no me salen las cuentas, evidentemente.*

Eso hacía pensar en una rebaja sensiblemente más importante que la actual, puesto que con la tarjeta de la autopista A-15, señor Consejero, ya se disponía de descuentos que podían alcanzar hasta un 20 por ciento. Por tanto, usted hablaba –no quiero pensar que desconocía la situación ni que trataba de decirnos cosas distintas de las que decía– de descuentos totales de entre un 50 y un 60 por ciento, y eso sí se acercaba a una postura razonable. Se acercaba a una postura, desde nuestro punto de vista al menos, de no poner en riesgo la continuidad de la empresa Audenasa, garantizando el trabajo de los que allí trabajan, y a la vez establecer un peaje incentivador para la captación de nuevo tráfico que, a su vez, permita que las labores de mantenimiento y servicio de la A-15 se mantengan en los niveles actuales, y todo eso hacerlo descansar, como también se señalaba, sobre la base de la ampliación del plazo de la concesión.

Hasta ahí podíamos estar de acuerdo con el planteamiento que se hacía. Así al menos lo mostramos en ese momento. Pero en lugar de esto, lo anunciado por usted, señor Palacios, es que ahora, tras esa brillante negociación del Gobierno, podremos llegar al 38 por ciento de descuento para los vehículos ligeros, como decía a Telenavarra y recogido por Literal, o a ese 40 por ciento que hoy nos señalaba. Hay ahí una diferencia de un 2 por ciento que no sé dónde se ha perdido. En sus declaraciones se recoge literalmente el 38 por ciento y hoy me ha parecido que señalaba que podemos llegar hasta el 40 por ciento. En cualquier caso, la diferencia está entre el 18 o el 20 por ciento de incremento de descuento a quienes ya tenían la tarjeta de la autopista y cubrían una serie de determinados viajes.

Y eso se consigue ampliando la concesión en quince años. Pues, ¿qué quiere que le diga? Aumar, concesionaria del corredor del Mediterráneo y el tramo Sevilla-Cádiz, ha rebajado entre un 30 y un 40 por ciento los peajes a cambio de prolongar trece años la concesión. Esta rebaja ha sido calificada de ridícula por la Unión de Consumidores y de escándalo –y es textual– por parte del Partido Socialista, que ha acusado al Gobierno del señor Aznar de regalar 100.000 millones de pesetas por la ampliación de la concesión a cambio de esa seudorebaja. Estamos hablando del 30 y del 40 por ciento. Ustedes nos presentan una rebaja de entre el 25 y el 30 por ciento, esos son los datos reales, porque lo demás ya estaba, y se prolonga la concesión durante quince años. Insisto, señor Palacios, ¿qué quiere que le diga? Me parece que los datos nos llevan a decir que es una pésima negociación para los usuarios navarros de la autopista A-15. Probablemente, analizado desde la perspectiva del Gobierno de Navarra, no se podrá decir lo mismo,

pero desde la de los usuarios es una pésima negociación, señor Palacios.

Creo que usted, de alguna manera, trataba de prever algo de esto, porque se ponía la venda antes de la herida y señalaba en unas declaraciones que no se había conseguido un mayor rebaje ya que el Gobierno de la nación no había querido renunciar a sus dividendos en Audenasa. Parece que a la segunda parte de la pregunta que yo le hacía, cuáles han sido los criterios que ha mantenido el Gobierno de Navarra en esta negociación, no me ha querido contestar del todo, porque en declaraciones a los medios de comunicación sí que señalaba que si no se han conseguido mayores rebajas es porque el Gobierno de Navarra no ha querido renunciar a sus dividendos en Audenasa.

En resumen, señor Consejero, el acuerdo alcanzado que rebaja los precios entre un 25 y un 30 por ciento resulta negativo para los usuarios en cuanto a que podía haber sido mayor. Es un descuento que se produce, evidentemente, y sería absurdo que no se calificara de favorable para los usuarios de la autopista en general, pero no así desde lo que eran objetivos asequibles. Entiendo que el Gobierno ha renunciado de alguna manera a ese mayor rebaje a cuenta de liberarse de los 160 millones de pesetas de peaje –peaje encubierto que señalaba usted– que cuesta la circunvalación de Tafalla, y se supone que el Gobierno deja de pagarlos pero lo seguiremos pagando los usuarios de la A-15, sobre todo de la A-15 de Tudela a Pamplona. De la misma manera, los 1.200 millones de pesetas, que yo me congratulo porque ha sido un tema que he venido persiguiendo también desde el mismo 25 de octubre y antes con el anterior Consejero, la eliminación de las garitas de Tafalla, la modificación de los accesos norte y sur de Tafalla. Pero, evidentemente, esos 1.200 millones de pesetas que usted se ha comprometido a que la empresa Audenasa libere para esas obras van a seguir corriendo también a cuenta del menor rebaje de peaje que se podía haber conseguido para los usuarios de la A-15.

Por tanto, ¿qué quiere que le diga? Me parece que desde el punto de vista de conseguir la mayor rebaja posible para los usuarios de la A-15 no ha sido una buena negociación. Incluso para la propia incentivación de captación de nuevo tráfico para una vía infrautilizada sería también aconsejable un mayor rebaje. Desde la zona sur de Navarra se dice, y creo que se lo habrán hecho llegar también al señor Consejero, que de Pamplona a San Sebastián cuesta poco más de 200 pesetas; de Pamplona a Tudela va a seguir costando más de cuatro veces más ese mismo trayecto. Por lo tanto, señor Consejero, no es satisfactoria la negociación que ha realizado el Gobierno de Navarra, por lo menos desde el punto de vista de este Parlamentario y de nuestro partido, y consideramos que se debería retomar esa

negociación y sacrificar los ahorros que se van a producir hacia el Gobierno de Navarra en favor de unos mayores rebajes de los peajes de la A-15.

Por lo que respecta a la autopista A-68, quiero señalar que todavía recuerdo las declaraciones que se produjeron a tenor del debate sobre la necesidad del desdoblamiento de la N-232. El señor Consejero manifestaba que eso en ningún caso tenía que venir porque un rebaje sustancial de la A-68 facilitara que usuarios de la carretera N-232 pudieran utilizar la A-68. Desde luego, no hay ninguna satisfacción a ese respecto por mucho que haya señalado que ha tenido alguna reunión, me imagino que con el Presidente, el señor Ortí Bordás, o con el responsable del Ministerio de Fomento, según señalaba antes en su intervención. En cualquier caso, no hay resultados a la fecha que estamos. Quiero recordar que a principios de este año hacía unas declaraciones a una emisora de la Ribera en las que parece que tenía fundadas esperanzas de un pronto cambio de situación en lo que respecta a la autopista A-68. A fecha de hoy, señor Consejero, no lo vemos por ningún lado.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Landa. Señor Consejero.

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): Muchas gracias, señora Presidenta. Decía que no porque el señor Ortí Bordás es el Presidente de Enausa, la empresa nacional de autopistas que es la propietaria del otro 50 por ciento del capital de Audenasa. La A-68 es la autopista vasco-aragonesa y el Presidente es el señor Pradera, que fue Presidente de la Diputación de Vizcaya.

Usted dice que el día 25 de octubre del año 96, en la primera comparecencia que tuvimos en el Parlamento, hablábamos de que los descuentos iban a ser de entre el 30 y el 40 por ciento de las tarifas que estaban en vigor en el mes de octubre del año 96. Eso es lo que yo quise decir. En la comparecencia de esta tarde lo que hemos dicho es que la rebaja para vehículos ligeros puede ser de hasta el 40 por ciento y para vehículos pesados del 44 por ciento, sin tener en cuenta para nada el IVA, que se ha descontado; lo que hemos dicho es que la rebaja es, con carácter general, del 25 por ciento para turismos y del 30 por ciento para vehículos pesados. También hemos dicho que el 1 de abril teníamos que haber subido las tarifas en un 3'04 por ciento, y el Gobierno de Navarra mostró bien su voluntad en el mes de marzo cuando en un acuerdo de Gobierno se decidió congelar las tarifas. También he dicho que cuando se rebajó el IVA en el mes de septiembre –creo recordar que fue el día 5 de septiembre– del 16 al 7 por ciento, por tanto nueve puntos de diferencia para los turismos,

en ese acuerdo se tenía que haber aprovechado para hacer lo que se hizo en el resto de España, que fue subir las tarifas. Navarra es la única Comunidad donde no se subieron las tarifas, por eso, si se comparan los porcentajes, no pueden ser los mismos.

Dice que a la hora de negociar se han tenido en cuenta los dividendos. Yo le he dicho que a la hora de negociar teníamos que poner los pies en el suelo y teníamos que tener en cuenta una serie de premisas, y las premisas que teníamos que tener en cuenta eran, entre otras, que ésta es una empresa que, como usted bien ha dicho, ya no tiene números rojos y que prevé para los próximos ejercicios, hasta el año 2014, tener beneficios. Y no sólo eso, sino que además hay que dotar el fondo de reversión, y ese fondo de reversión es de 50.000 millones de pesetas, y de momento solamente están dotados 2.500 millones. Por lo tanto, los administradores de la sociedad Audenasa y los miembros de su Consejo de Administración, a la hora de tomar unos acuerdos, tienen que actuar conforme a lo que establece el Código de Comercio, porque, si no, podrán ir a los tribunales.

Me limita usted una serie de cosas, como es el peaje en la sombra. El peaje en la sombra se puso en su día por el Gobierno que lo puso y durante todos estos años se ha estado pagando y se va a seguir pagando hasta el 2001, pero a partir del 1 de enero del 2002 se dejará de pagar. Y eso parece que no es importante; pues yo creo que es un logro que se ha conseguido.

Preguntaba por el tema de las garitas, que el que era su partido o su coalición hasta hace poco reivindicaba. Yo he visto publicaciones de Izquierda Unida en las cuales una de sus reivindicaciones era que se suprimieran las garitas de Tafalla, y aquí está el señor Araiz, que supongo que también lo reivindica y habrá visto esas reivindicaciones.

En cuanto al tema de la A-68, yo anuncié que iba a haber una rebaja sustancial, y lo que le he dicho es que el Gobierno de Navarra no tiene competencia en este tema. Nosotros hemos hablado con responsables del Ministerio de Fomento y hemos hablado también con el Presidente de Avasa, la autopista vasco-aragonesa, y lo que nos consta es que desde hace muchos meses, desde el mes de marzo por lo menos aunque me parece que en mayo estuvimos en el Ministerio, estaban negociando y tenían una documentación muy detallada sobre todo este tema, y hasta ahora todavía no han logrado llegar al acuerdo, pero en esto el Gobierno de Navarra poco puede hacer.

Le puedo leer lo que, como consecuencia del acuerdo que hemos alcanzado, decía el editorial de un periódico el pasado día 5 de noviembre. Era el Mundo del País Vasco, y hablaba de peajes blandos

y decía: “El acuerdo alcanzado entre el Gobierno foral y Autopistas de Navarra implica una rebaja en las tarifas de la carretera Irurtzun-Tudela, lo que demuestra que también en esta materia es posible conjugar los intereses generales y los privados de forma satisfactoria. Por ello, no hay excusa que valga allí donde no se hace o la solución se dilate incomprensiblemente en el tiempo”. Y hoy mismo, en el Diario Vasco de San Sebastián, en la portada dice que Guipúzcoa y Vizcaya están ultimando, pero de momento no han llegado al acuerdo, y van a implantar un peaje social, que en el caso de Guipúzcoa, según tengo entendido, es de 650 millones y ya lo tienen en el proyecto de Presupuestos, mientras que en Vizcaya no está en el proyecto de Presupuestos y lo tendrán que llevar vía enmiendas, y esto va a suponer una rebaja de hasta el 40 por ciento para los usuarios habituales de la autopista. Nosotros estamos hablando aquí del 40-44 por ciento. Haga usted los números. Si quiere, se los podemos facilitar.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. El señor García Adanero, por Unión del Pueblo Navarro, tiene la palabra.*

SR. GARCIA ADANERO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señorías, señor Consejero y señor Director General de Carreteras. Está claro que éste es un tema en el que se puede hacer demagogia muy fácilmente. Creo que lo más fácil aquí sería decir por parte de todos que la autopista fuera gratis o casi gratis. Claro que eso se dice, una vez más, cuando uno no tiene responsabilidades de gobierno. Además, en este caso, señor Landa, cuando –usted no tuvo responsabilidad de gobierno pero casi la tenía– no sólo no rebajaron el peaje de la autopista, sino que lo incrementaron. Pero no sólo eso, sino que ni siquiera pensaron por un momento en rebajar una peseta de ese peaje. Así como en otras cosas estamos acostumbrados a esa cantinela de que nosotros ya teníamos previsto cuando el Gobierno hace algo bien –casi todo– y oímos por ahí que el tripartito esto lo tenía previsto y mejor, en este caso supongo que no lo dirá, porque no tenían previsto nada.*

Creo que al señor Landa en el fondo le gusta este acuerdo tanto como a nosotros, lo que pasa es que no puede reconocérselo al señor Consejero. Y no puede ser de otra forma, porque que el usuario habitual tenga un descuento de un 40 por ciento en turismos y un 44 por ciento en camiones y la empresa siga con ese equilibrio económico creo que es muy positivo. El tiempo nos dirá si esta rebaja supone un mayor tráfico en las autopistas –esperamos que sí–, que llevará a un decremento del tráfico de la N-121, que es lo esperado por todos. Y, si no, como ha dicho el señor Consejero

en la comparecencia, habría que ir buscando otras soluciones.

Otro tema en el que creo que el señor Landa tiene a veces obsesión es cuando habla de las comunicaciones y compara las de Pamplona con el norte de Navarra y con el sur. Creo que ésa es una mala política, porque el señor Landa sabe que hasta hace cuatro años las comunicaciones con el norte eran bastante malas y creo que ahora no se puede echar en cara a los habitantes del norte ni a los de Pamplona ni a nadie que tengan unas buenas comunicaciones. Todos debemos alegrarnos de ello. Creo que no es bueno porque al final se hacen comparaciones entre unos pueblos de Navarra y otros, y eso es algo que no es positivo para esta Comunidad. Creemos que el Gobierno ha hecho un buen acuerdo, y así lo verán los ciudadanos. Nada más, señora Presidenta.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor García Adanero. El señor Platero, por parte del Grupo Socialistas del Parlamento de Navarra, tiene la palabra.

SR. PLATERO ALDA: Muchas gracias, señora Presidenta. Quiero agradecer al Consejero y al Director General su asistencia a esta comparecencia y la extensa explicación que nos ha dado sobre el tema que nos trae a esta Comisión parlamentaria. En primer lugar, diría que el acuerdo es satisfactorio, aunque mejorable. Es mejorable hasta puntos en los que yo iría en contra de quien me ha precedido, porque lo que se pretende precisamente con las infraestructuras es que la autopista pase a ser una autopista pública, es decir, que no existiera absolutamente peaje ni ningún tipo de gasto para los usuarios. Este sería el ideal, por eso digo que el acuerdo es satisfactorio, aunque es mejorable hasta límites como los que acabo de decir. Y ésta es la razón por la que en la última comparecencia nosotros hablábamos de que sería necesario integrar la autopista de Navarra dentro del Plan Director de Carreteras. Lo que está claro es que la liberalización total de la autopista no es viable por los costes, pero matizaría que la autopista de Navarra no es una empresa privada, como se ha podido decir aquí, sino que es una empresa de gestión privada, en definitiva, es una empresa pública, lo que permite tanto al Gobierno de Navarra, como participante de los beneficios o de los gastos de la gestión de la autopista, como al Estado que estos beneficios que el Consejero decía que eran razonables puedan convertirse no en beneficios sino en inversión no productiva pública. Esto, aunque suene un poco a teoría y a utopía, creo que es, dentro de lo que son las infraestructuras, lo fundamental.

Haría dos preguntas al Consejero. La primera es que nos parece exagerado el aumento de la concesión en cuanto al tiempo se refiere, y le preguntaríamos qué supondría no aumentar la concesión y

mantener los rebajes de peaje, si supondría, efectivamente, una no obtención de beneficios por parte de quienes son usufructuarios, por decirlo de alguna manera, como son el Gobierno de Navarra y el Gobierno del Estado, de los beneficios posibles producidos por la autopista.

En segundo lugar, ¿existiría la posibilidad de liberalizar tramos en el futuro, es decir, ir reduciendo el peaje dentro de la autopista?

En definitiva, lo que se pretende aquí, y así ocurrió en una comparecencia anterior, es trasvasar el tráfico de las carreteras 121 y 142-A a la autopista. Habrá que ver si después de los rebajes se da un trasvase del tráfico de la N-121 y N-142-A a la autopista; y, si no, lógicamente tendremos que volver a sentarnos aquí porque desde luego las gestiones que se han hecho no sólo no se van a convertir en satisfactorias, sino que no habrán conseguido el punto fundamental, que era su pretensión. Porque lo que pretende precisamente el trasvase de la carretera a la autopista no es sólo aligerar el tráfico, es decir, no es sólo una cuestión económica, sino que también pretende dotar a las carreteras de Navarra, en concreto a la 121, de una mayor fluidez de tráfico y una menor siniestralidad. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Platero. Señor Consejero, ¿desea contestar? Tiene la palabra.

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): El acuerdo, como les he dicho, se ha logrado partiendo de unas premisas y de una realidad. Lo deseable, lo que quisiéramos todos los navarros es que la autopista fuese gratuita, y para eso tendría que desaparecer Audenasa y a los socios habría que devolverles el capital. Y uno de los puntos de los que hablaba era el fondo de reversión, que en estos momentos está dotado sólo con 2.500 millones de pesetas y que de aquí al año en que se termine la concesión se tiene que seguir dotando. Por eso hay que ampliar la concesión. Ya hemos dicho que no es proporcional la disminución del peaje con el incremento del número de usuarios que se prevé. Va a haber una reducción de los ingresos y, por tanto, lo que hay que hacer es ampliar la concesión para que en un momento dado se llegue a esa situación económico-financiera que permita la reversión.

Eso son 50.000 millones de pesetas. Entonces, para que la autopista fuese gratuita, Navarra en estos momentos tendría que pagar los 25.000 millones de pesetas al otro socio de Audenasa, a Enausa. Esta es una autopista de peaje, las demás son autovías. Lo que sucede es que las autovías están sin pagar, ésa es la deuda que en estos momentos tiene el Gobierno de Navarra y el

Gobierno de la nación. Desde luego, lo idílico sería que la autopista fuera gratis, pero ninguna de las autopistas a lo largo y ancho de toda España es gratis, sino que en todas hay que pagar un peaje. Además, aquí nos encontramos con una solidaridad intergeneracional, que es el dilatar en el tiempo esto para que las generaciones futuras también tengan que aportar un dinero a esta obra.

Podríamos haber dejado el plazo de concesión como está, y de aquí al año 2014 no reducir los peajes, que es la situación en la que hemos estado en la autopista de Navarra durante los veinticinco años que lleva de vida. Lo que se hacía era subir el IPC todos los años o el porcentaje que se estimaba. Ningún año se ha bajado. Entonces, podíamos estar hasta el año 2014 sin ampliar la concesión, seguir subiendo y los usuarios de la autopista, por ejemplo, el señor Landa, que tiene que venir todos los días desde Tudela, estaría pagando de aquí al año 2014 para que luego en el año 2015 los que usen la autopista la tuviesen gratis, y ojalá el señor Landa la siga utilizando durante muchos años. Me parece que no sería justo tampoco.

Sobre lo que dice de liberar tramos, habría que ver qué tramos sugiere usted que se liberen, porque a lo mejor se gana la enemistad de los vecinos de determinadas zonas. Fíjese si se propone, por ejemplo, –y creo que ha habido algún Consejero que hablaba de ello– suprimir el peaje de Zuasti y liberar el tramo Pamplona-Irurtzun, pues probablemente el señor Zabaleta, que tiene que venir de Leitza, le aplaudiría, pero el señor Landa y los usuarios de la Ribera probablemente protestarían.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Señor Larrayoz, portavoz del CDN, tiene la palabra.*

SR. LARRAYOZ LEZAUN: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes. Agradecemos la exposición que ha hecho el señor Consejero, y precisamente a resultas de haberla escuchado con la máxima atención nos damos cuenta de que el fondo, no de la pregunta en sí misma sino de todo su contexto, es más delicado, y conforme más se profundiza es más delicado y más interesante también.*

En este caso, no se nos ha entregado el guión acostumbrado, con lo cual habrá que esperar a analizar con más detalle la exposición cuando aparezca en el Diario de Sesiones. Precisamente por esta situación y porque se han dado muchos datos del mayor interés, por supuesto, simplemente con escucharlos existe el riesgo de asimilar pocos y tal vez no los más interesantes, e incluso se puede incurrir en imprecisiones.

No sólo sobre el planteamiento de la cuestión, sino también sobre el debate se ha ido profundizando y se han planteado nuevos temas conexos e

incluso de mayor envergadura que el motivo de la comparecencia, lo de la financiación de Audenasa, la posible integración o no de la autopista dentro de la red de carreteras, temas de la mayor envergadura, del mayor interés, en los cuales no vamos a entrar y nos vamos a quedar más en el objeto específico y concreto de la convocatoria de la comparecencia. Desde luego, la comparecencia no es tan simple como parece, sino que encierra un planteamiento que podríamos llamar tal vez macroeconómico, que tiene muchas interrogantes, muchas aristas, muchas cuestiones, se mezclan peajes claros y ocultos, incluso una especie de oferta en los nuevos peajes.

Falta una posible comparación, un estudio que comparase un final teórico de la concesión de la autopista, de las condiciones actuales y el final según la alternativa adoptada. Y por todas estas circunstancias consideramos indispensable conocer los estudios previos que se habrán hecho como soporte de la alternativa adoptada, y si no se han hecho, creo que es conveniente conocerlos. En definitiva, desde nuestro punto de vista tendrá que quedar muy clara la relación entre el beneficio social que, en todo caso, supone la disminución de los peajes, al menos en cuanto a las personas que lo utilizan directamente y el aumento de coste que la prolongación de la concesión lleva consigo. Indudablemente se encierran otros factores que entendemos que deben ser evaluados. No estamos simplemente ante una disminución en los peajes, estamos ante un problema bastante más complejo. A nuestro modo de ver, no sería descabellado pensar en que pudiera intervenir la Cámara de Comptos y evaluar todo el convenio y todos los componentes que lleva consigo.

En su exposición podía haber utilizado datos comparativos con lo que sucede en otras autopistas. Se ha citado la autopista del Mediterráneo, creo que también la autopista A-68, concretamente en las proximidades de Logroño, al este y al oeste, en unos tramos de unos 30 o 35 kilómetros hay un descuento que llega hasta el 50 por ciento. Desde nuestro punto de vista, no tenemos información; la información siempre es buena, aumenta la transparencia, la claridad. ¿Podía haber sido esta disminución? Evidentemente, puede ser, y ¿por qué no ha sido otra? Dentro de ese convenio hay otras cláusulas correctoras a la vista de las oscilaciones que el flujo de tráfico pueda suponer para el futuro. ¿Cómo van a ser después los aumentos anuales que se vayan a producir en el precio de los peajes? ¿Van a ser sobre lo que se esté pagando en cada momento o se va a aplicar el tanto por ciento sobre lo que hubiese correspondido pagar sin las rebajas?

Ha hecho una afirmación, con la que no estamos de acuerdo, en principio, sobre que no existe

una relación directa entre el aumento del uso de las autopistas y la disminución del precio. Y ha expuesto que quien mantiene esta afirmación lo hace por el fruto de la ignorancia y del desconocimiento de la materia; afirmación, en todo caso, categórica, no solamente en este caso. Señor Consejero, entendemos que las soluciones ideales y perfectas no existen y siempre caben alternativas, otras soluciones, otras aportaciones, porque, evidentemente, si solamente existiese una y fuese la perfecta, no se estarían discutiendo cuestiones diferentes; todo el mundo la llevaría a la práctica, y el debate sobraría y sobrarían también los parlamentos. Son planteamientos excluyentes, a nuestro modo de ver. Siempre caben alternativas, otras soluciones.

En principio, estamos de acuerdo con esa disminución del precio, pero siempre que se produzca un equilibrio entre el beneficio social que ello produce y el beneficio que supone para la concesionaria. Es indispensable, a nuestro modo de ver, una correlación. Y no tenemos datos ni información ni justificaciones para poder dar un sí total a esta medida. Así pues, en este caso como en otros muchos, defendemos al máximo las ventajas para el ciudadano en cuanto al uso de las infraestructuras y defendemos también el buen estado a todos los niveles de la concesionaria, faltaría más; pero se lo repito, nos falta información para saber si existe un equilibrio social entre el beneficio que recibe el ciudadano y el beneficio que pueda recibir la concesionaria. Nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Larráyo. Señor Consejero, tiene la palabra.

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): Muchas gracias, señora Presidenta. Creo que lo que quiere decir el señor Larráyo es que está de acuerdo pero que no lo puede decir. Comprendo que es así. Lo que he dicho es que el Gobierno de Navarra pretendía conseguir la máxima reducción de peajes que fuese soportada por el equilibrio económico-financiero de Audenasa, a cambio de una ampliación no excesiva del plazo de concesión, con el objetivo de que la autopista de Navarra capte un volumen de tráfico suficiente que alivie de forma notable la situación de las carreteras nacionales que van paralelas a ella, como es la N-121, Pamplona-Tudela, y la N-240-A, y, como le he dicho, la primera parte se ha conseguido y la última, la de aliviar, eso se verá en el momento que se pongan en marcha las nuevas tarifas.

Hablaba el señor Larráyo de guión. No recuerdo yo, pero me parece que en la primera comparecencia les entregué la intervención, pero en las restantes no ha habido ningún tipo de guión, que yo recuerde, aunque me puede fallar la memoria.

Ha hablado también, entre otras cosas, de la integración de la autopista en la red de carreteras. No sé qué quiere decir con eso. En estos momentos el Gobierno de Navarra es la autoridad de esta concesión, y en el momento en que se termine el plazo de concesión, esa autopista revertirá al Gobierno de Navarra, como también creo que revertirá el tramo de autopista de la A-68 que pasa por territorio foral.

Hablaba también de peajes claros y ocultos. Aquí los peajes son los que son, los que se les ha dicho, y lo otro es un peaje en la sombra, que es el acuerdo al que en su día llegó el Gobierno de turno para hacer variante el tramo de Tafalla.

Dice que faltan estudios económicos y que es un problema complejo. Estudios económicos y financieros le digo que no faltan y creo que el Director General los tiene aquí, y se han hecho muchos números durante todos estos largos meses en los que ha habido que conciliar todas esas premisas que le decía yo, que le he repetido ahora y que le he dicho en mi intervención.

También preguntaba cómo van a subir los peajes de la autopista en los próximos años. Pues en el acuerdo se dice que en los próximos años va a subir el 95 por ciento del IPC, cuando, según me informaba el Director General, señor Miranda, Audenasa tenía un derecho, que era poder subir un 15 por ciento absoluto. Creo que él va a poder explicárnoslo mucho mejor.

SR. DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS (Sr. Miranda Simavilla): Muchas gracias. Audenasa antes de la modificación del contrato de concesión tenía todavía disponible un 15 por ciento absoluto de la tarifa de contrato, es decir, que todos los años podía subir el 95 por ciento del IPC más el 1, 2, 3, etcétera, hasta un 15 por ciento más. Con la propuesta de modificación de contrato de concesión, este derecho también lo pierde Audenasa y se queda exclusivamente en el 95 por ciento del IPC anual.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias. Por parte de Ezker Abertzalea, tiene la palabra el señor Araiz.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Gracias, señora Presidenta. Como decía el señor Consejero, algunos conocemos el tema porque usamos la autopista, y el señor Landa la utiliza todos los días y algunos casi todos los días también, y es un tema que nos viene preocupando desde hace tiempo. Sin embargo, el señor Consejero nos ha contado las premisas o los principios básicos sobre los que habría que partir a la hora de valorar en su globalidad el acuerdo alcanzado con Audenasa, pero creo que se ha quedado en un punto temporal, es decir, nos ha contado parte de la historia, lo que no nos ha contado es lo anterior a ese punto que yo señalo que es

en el que, en alguna medida, tanto la Administración foral como la del Estado se tuvieron que hacer cargo de una quiebra inminente, porque era ya inminente la quiebra de esta empresa, y, por lo tanto, de unas deudas que no le correspondían. Estamos pagando desde las arcas forales miles y miles de millones que nunca deberíamos haber pagado, porque ese pago estaba ya hecho con la concesión, es decir, la misma concesión llevaba a que por el plazo que se daba a la empresa adjudicataria la Administración renunciaba al cobro de esa tasa, y en contraprestación, como en toda concesión, a la empresa concesionaria se le adjudicaba la explotación, y se comprometía a las obras.

Si se nos quiere contar la historia de esta empresa hay que contarla toda, porque, efectivamente, Audenasa fue la empresa concesionaria, pero desgraciadamente todos conocemos que hubo una empresa constructora que se llamaba Udana y que fue la auténtica beneficiaria de todo este tema, porque se pidieron créditos y a las empresas constructoras se les pagó hasta la última peseta. Por lo tanto, quienes llevaron a Audenasa a la situación de quiebra son los que deberían responder de todo este desaguisado. No respondieron en su momento, porque alguien les echó un capote político, pues había intereses políticos directamente ligados con los responsables de la Administración foral en aquel entonces. Y no hay que olvidar que el secretario del Consejo de Administración de la entonces Audenasa era don Jesús Aizpún, que hoy es curiosamente el presidente del Consejo de Administración, es decir, los años han ido pasando, las personas han ido cambiando y quien era secretario del Consejo de Administración, que lleva una empresa casi a la quiebra, que no fue declarada al final porque ya digo que se echó el capote, resulta que hoy es el presidente de este Consejo de Administración que parece que a los usuarios nos hace tan magnánima concesión.

Ya digo que si no hubiera habido un aval de la Diputación no estaríamos hablando ahora de este problema seguramente; se hubiera resuelto no sé si aplicando el Código de Comercio, como decía el señor Palacios, y a los entonces administradores muy ligados a la familia Huarte se les hubiera aplicado el Código de Comercio y algún otro código. No lo sé. En cualquier caso, el hecho es que desde que en el año 80 u 81 nos enfrascamos como administración en la gestión de Audenasa, estamos pagando deudas de otros y, por lo tanto, creo que habría que hacer por lo menos esta aclaración, porque las premisas o los principios básicos que nos ha contado el Consejero eran incompletos.

Estamos de acuerdo en que es una empresa privada, que los propietarios de esta empresa o los socios son dos entidades públicas y que hay que garantizar que como mínimo el equilibrio financie-

ro de la empresa vaya adelante, pero haciendo una ecuación muy simple, porque lo que apuntaba el señor Larráyoz creo que es importante, al final, hay que hacer una ecuación, es decir, qué beneficios reporta esta reducción, si es o no, digamos, equivalente a la ampliación del plazo, o sea, cuánto dinero va a suponernos el que durante esos años se tenga que seguir pagando también peaje, que es, en definitiva, lo que aquí se está poniendo en cuestión. ¿El costo de la reducción actual compensa con lo que vamos a tener que seguir pagando durante quince años? Pues creo que no, porque el plazo prácticamente se ha ampliado al doble de lo que le quedaba a la empresa y las tasas no han bajado a la mitad, ni mucho menos, y si a esto le sumamos el tráfico inducido, que se nos ha cifrado aproximadamente, si no he tomado mal la nota, en un 16 por ciento de incremento, lo cual supondrá un incremento de un 13'60 por ciento en los ingresos, creo que la situación de la empresa no va a ser tan peligrosa como se nos podría plantear. En cualquier caso, creo que el usuario habitual no va a salir beneficiado, si no que va a tener que pagar más dinero que el que pagaba hasta ahora.

Si nos planteamos que en estos momentos ya había unas rebajas, como decía el señor Landa, para quienes utilizan habitualmente idas y venidas, y en función de la cuantía de esas idas y venidas prácticamente se puede llegar al 25 por ciento de lo que hoy es el peaje, y si a eso sólo se le va a añadir un 15 por ciento más y eso va a suponer quince años más de pagar autopista, evidentemente, las cuentas no salen y el beneficio pretendido no es tal. Nos encontramos ante una especie de timo de la estampita, que estará muy bien para titulares de prensa, estará muy bien para plantear que se produce esa rebaja con carácter general, pero creo que lo importante, y también se ha apuntado, es ver si ese efecto de inducción de tráfico es real o no.

La primera pregunta que le planteamos al señor Consejero es si se ha hecho algún estudio en el departamento sobre la posibilidad de rescate de la concesión, es decir, cuál sería el costo del rescate de la concesión en estos momentos. Se nos ha dicho que hay unas deudas aproximadas de esos créditos que se contrataron entonces muy a la ligera en dólares, que también hay que decirlo, los créditos que se contrataron para financiar Audenasa fueron en dólares, en dólares de los años 72 y 73, pero a pagar para siempre en dólares, y se siguen pagando en dólares, y también sabemos cómo está el precio del dólar. Nos gustaría saber si se ha hecho algún estudio sobre el valor, lo que costaría el rescate de esta concesión, teniendo en cuenta quién sería el destinatario del pago del rescate, porque no estamos pagando a un tercero, sino que nos estaríamos pagando a nosotros mismos, por lo menos la mitad, y no creo que se pueda decir a la

ligera que el precio del rescate es el fondo que habría que dotar, esos 50.000 millones que nos ha dicho de fondo de reversión. Habría que plantearlo. Yo creo que no, que incluso mercantilmente no serían equivalentes, ya digo, teniendo en cuenta que se pagaría la Administración a sí misma, por lo menos la mitad del precio, y sería muy discutible.

Y es un tema importante porque eso sí que iría en la línea de la demanda, que es liberalizar estos peajes. Tenemos una autopista troceada, tenemos una autopista cuya empresa además ha incumplido algo que a las arcas forales les ha costado miles de millones, como es la variante oeste. Porque en el contrato de concesión había un compromiso de que la empresa adjudicataria se iba a hacer cargo de la realización de la variante oeste que, curiosamente, en sus letreros se sigue llamando A-15 y está integrada en lo que es la red de la autopista. ¿Qué ocurrió? Pues que en su momento el Gobierno de Navarra liberalizó o levantó la carga de la realización de esa obra, y esa obra que ha costado miles de millones de pesetas no ha sido a costa de Audenasa, sino que ha sido a costa directamente de las arcas forales, lo cual creo que es un elemento que también hay que tener en cuenta a la hora de valorar ese precio de rescate. Y nos encontramos con ese trozo que es libre, con un trozo prácticamente de nueve kilómetros, que es lo que va de Berriozar a Gulina, que nos cuesta 275 pesetas. Creo que no hay en Europa ningún tramo tan caro como ése y que también hay que ponerlo de manifiesto.

En segundo lugar, no sé si hay algún ánimo o alguna posibilidad, pero me gustaría saber si se ha planteado incluso la venta por parte del Gobierno de Navarra, en ese ánimo liberalizador; no sé si el hecho de que se prorrogue quince años más puede tener algún objetivo ulterior, no de dotar el fondo de rescate, sino en su día de liberalizar, y si hay alguna posición por parte del Consejero o de la Diputación en torno a eso.

En cuanto a la garantía de que no se subieran los precios ya se nos ha dado una explicación. Era un tema que a nosotros nos preocupaba. Se va a mantener la posibilidad de que sea un 95 por ciento del IPC y creo que eso es importante. En cualquier caso, le planteo esas dos cuestiones y hago una valoración: nosotros creemos que al final no es equivalente la ecuación en cuanto a beneficio social y al beneficio que teóricamente se le da a una empresa privada, de la que hoy son propietarias dos entidades públicas, pero mañana pueden no serlo y creo que eso hay que evaluarlo y explicarlo. Nada más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Araiz. Señor Consejero, tiene la palabra.

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): Muchas gracias, señora Presidenta. El señor Araiz nos ha hecho historia de Udana. También nos ha hablado de la familia Huarte, y dice que no sabe si se tenía que haber aplicado el Código de Comercio u otros códigos. Yo creo que se le aplicó un código que fue el secuestro y habría habido por ahí alguna cosa a cambio.

La realidad es que cuando nosotros llegamos al Gobierno y se empezaron las negociaciones se hizo partiendo de la realidad actual de la sociedad Audenasa. Creo que el quid de la cuestión es qué tenemos que hacer, quién paga la autopista. ¿La pagan los presupuestos del Gobierno de Navarra? ¿Hacemos como se hizo con las autovías, que están sin pagar? Porque ahí está la deuda de 120.000 millones de pesetas que tenemos en estos momentos. ¿Se revierte a Navarra y entonces Navarra paga al otro socio los 25.000 millones de pesetas o, por el contrario, lo tienen que pagar los usuarios? Y si lo pagan los usuarios, ¿cómo lo hacemos?, ¿como se venía haciendo hasta ahora, con un peaje caro durante menos años o se dilata en el tiempo para que haya esa solidaridad intergeneracional y la generación próxima, los que allá en el año 2020 utilicen la autopista, paguen y de esta forma los que la usamos en 1997 y 1998 tengamos que pagar menos? Creo que ése es el quid de la cuestión.

Dice que ya había unos descuentos. Las noticias que yo tengo es que el transportista que utilizaba mucho la autopista podía tener unos descuentos del 15 por ciento. Más no.

Ha hablado también de la deuda de Audenasa. Esa deuda tiene un seguro de cambio y un tipo medio del 2 por ciento. No sé si se hizo muy mal.

Ha hablado de la ronda oeste. La ronda oeste está dentro de esa deuda de los 120.000 millones de pesetas que los navarros debemos.

También me preguntaba acerca de la venta. El Gobierno de Navarra no tiene previsto vender su participación en Audenasa.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Consejero. Por parte de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Nuin. Cuando quiera.

SR. NUIN MORENO: Gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señor Consejero. Ha empezado su comparecencia el señor Consejero diciendo que, como cualquier otra empresa, a ser posible, Audenasa debería obtener un beneficio razonable y eso, por lo menos a nuestro juicio, es conveniente matizarlo.

Audenasa no es una empresa cuyos socios sean sujetos privados, sino que es una empresa conformada en el cien por cien de su capital por dos

socios que son Administraciones Públicas, por tanto, cuando una administración pública ejerce una actividad o presta un servicio puede guiar su actuación o puede definir su actuación desde el punto de vista del beneficio o desde otros criterios u otros valores que considere superiores. Por lo tanto, Audenasa y sus socios, que son Administraciones Públicas, si lo desean, pueden introducir en su marco de actuación la obtención de un beneficio razonable o no. Creo que es importante aclararlo.

Efectivamente, ustedes han llegado a un acuerdo, mejor dicho, Audenasa ha llegado a un acuerdo con Enausa en un marco en el cual se prevé que se dote el cien por cien del fondo de reversión, es decir, que se devuelva a las Administraciones Públicas todo el capital que aportaron en su día para la construcción de esa autopista más la amortización de todos los créditos de todo el endeudamiento que en su día fue asumido. Y eso es un planteamiento, pero no tiene por qué ser en absoluto el único. Al final ese planteamiento quiere decir que los usuarios de esa infraestructura van a pagar el cien por cien de su coste y las Administraciones Públicas no van a asumir al final de dicho periodo de concesión nada del coste, puesto que van a dar revertido todo lo que en su día pusieron, al margen del pago del endeudamiento que se asumió, que también será, cómo no, satisfecho.

Y usted hacía referencia a que ése es un modelo que garantiza la solidaridad intergeneracional, pero si eso se aplicase estrictamente en esos términos a todas las inversiones o a todas las actuaciones de las Administraciones Públicas no serían necesarios los impuestos. Porque una parte del pago de esas actuaciones y esas infraestructuras son los impuestos.

Hace poco el Gobierno de Navarra financió unas obras de remodelación de la Catedral de Pamplona por más de 500 millones de pesetas, y las asumimos de los Presupuestos todos los contribuyentes de Navarra, los usuarios de ese bien y los no usuarios, lo cual quiere decir que hay muchas posibilidades de financiar por parte de las Administraciones Públicas, y en el caso de esta autopista también. Y se podría dar la situación, si hubiera voluntad política, en la cual las administraciones socias de Audenasa renunciasen a esa reversión, a ese fondo de reversión o a parte del mismo y, como consecuencia de esa situación, se generaría una bolsa que haría posible un rebaje adicional de peajes. Teóricamente, eso es posible si las Administraciones Públicas así lo desearan y así lo creyesen oportuno. Por lo tanto, ustedes han llegado a un acuerdo en un marco y con unas condiciones y unos puntos de referencia que son los que son pero que por voluntad política también se podrían variar en un momento determinado.

El acuerdo al que ustedes han llegado nos produce una sensación agrídulce. Dulce porque también hay partes que nosotros reconocemos como positivas. Creemos que las inversiones de 1.200 millones de pesetas con el arreglo en el enlace sur y norte de la autopista en Tafalla entre los años 1998 y 2000 forma parte de un acuerdo que en ese aspecto es positivo y así lo consideramos; creemos, incluso, que el que esas obras sean asumidas por Audenasa tiene un plus positivo para Navarra, y es que en el 50 por ciento de lo que Audenasa es como accionista el Estado significa que son financiadas por el Estado, y si fuesen asumidas desde los Presupuestos de Navarra sería cien por cien de financiación de los contribuyentes de Navarra. Por lo tanto, incluso desde ese punto de vista entendemos que puede introducir un factor positivo y eso nos satisface. Pero también creemos que este acuerdo tiene insuficiencias, y es la reducción de peajes que se contempla, que nos parece insuficiente. Creemos que no consigue –y son sus propias cifras las que tengo en cuenta– un incremento espectacular del tráfico por la autopista. Un incremento del 16 por ciento va a seguir dando unas cifras en las cuales las carreteras alternativas a la autopista van a llevar mucho más tráfico que la propia autopista, con lo cual no se produce ese trasvase decisivo. Además, ese trasvase no se produce de forma notoria en puntos especialmente conflictivos desde el punto de vista viario y de la seguridad, y eso, a nuestro juicio, también es preocupante.

Nosotros ya nos manifestamos en su momento a favor de que en una política generalizada de rebaje de peajes debería actuarse de una forma más decidida en algunos puntos que en otros. Y esto no es decir que haya de tratarse mejor a unos navarros que a otros, sino que, como las situaciones son diferentes y las alternativas que existen a la autopista en unos puntos son mejores que en otros, también podría en ese mismo sentido tenerse en cuenta esa realidad para hacer políticas de peajes diferentes, y me estoy refiriendo al tramo Tafalla-Pamplona. Nosotros creemos que en ese tramo de la N-121 exigiría en principio una actuación de reducción de peajes más decidida que lo que puede exigir en otros tramos. Ahí está el Carrascal como el punto más negro de la red de carreteras de Navarra, y en este acuerdo no hay unas actuaciones puntuales que tengan en cuenta estas circunstancias y, por lo tanto, lo que hay es una política global y general que prescinde de estos datos.

Por ello, valoramos este acuerdo de una forma no satisfactoria. No decimos ni mucho menos que sea un desastre, porque es cierto que supone una reducción general del peaje de un 25 por ciento para vehículos ligeros y de un 30 por ciento para vehículos pesados, pero, desde luego, creemos que no responde a las expectativas en un principio cre-

adas y que tampoco va a servir para que haya ese trasvase importante de usuarios hacia la autopista.

Finalmente, creemos que, en función –y lo vamos a comprobar en los próximos años– de los resultados que este acuerdo dé, el Gobierno de Navarra debería estudiar la posibilidad de asumir desde los Presupuestos Generales de Navarra el coste de una reducción adicional de peajes. Creemos que esta posibilidad no debería excluirse, porque estamos convencidos de que no va a haber un incremento suficiente de trasvase de usuarios hacia la autopista A-15. Por lo tanto, si eso se comprueba, como nosotros entendemos que va a ser así en el futuro, y no es posible modificar esas condiciones marco a las que hacía referencia, de dotación al fondo de reversión en las cantidades que la Administración del Estado en principio exige, no debería excluirse como forma alternativa para conseguir unas reducciones adicionales en el peaje el que desde los Presupuestos Generales de Navarra se pudiera hacer una política como la que va a realizar la Diputación de Guipúzcoa, con una dotación de 650 millones de pesetas en sus presupuestos. Nada más y gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Gracias, señor Nuin. Señor Consejero, tiene la palabra.

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Nuin, yo he dicho: a ser posible un beneficio razonable. Aquí nos encontramos con una empresa que usted sabe que no es cien por cien del Gobierno de Navarra, sino que hay otro socio, y en estos momentos esta sociedad está dando beneficios y este socio tiene derecho legítimo a solicitar esos beneficios.

Habla del fondo de reversión. Hay un imperativo legal por el que hay que dotar de ese fondo para que en el momento en que termine la concesión, que en este caso será en el año 2029, cada uno de los socios reciba la parte que ha aportado. Otra cosa es que luego el Gobierno de Navarra con ese dinero, con esos 25.000 millones de hoy haga lo que considere que tenga que hacer.

Dice que el peaje es insuficiente, que se esperaba más. Creo que el peaje deseable sería que fuese gratis, pero entonces tendríamos que ver quién paga la autopista y tendríamos que devolver en estos momentos al otro socio los otros 25.000 millones de pesetas, y habría que ver de dónde los sacábamos. Y si no puede ser gratis, si lo tienen que pagar los usuarios, entonces, lo que antes le decía, me parece que ésta es la tercera vez que lo repito, habría que ver si lo pagamos ahora los usuarios actuales o se dilata en el tiempo.

En cuanto a los porcentajes de captación, son los que son, y para eso hay especialistas en este tipo de empresas que saben que porque se rebaje más el peaje la cantidad de tráfico que se capta no es proporcional a la rebaja que se haga. Por eso usted dice que en el tramo de Pamplona a Tafalla lo que habría que hacer sería reducir y que no sea con carácter general, sino que haya unos porcentajes mayores. Bueno, pues lo que tendremos será una reducción mayor pero no se va a captar más tráfico o los porcentajes que se capten no serán suficientes, y habrá más pérdidas en la sociedad.

En cuanto al acuerdo que hemos alcanzado, pues es ése que hemos dicho, con el 25 por ciento con carácter general para los turismos y el 30 por ciento para los vehículos pesados, con todos los pluses que tiene. Por ejemplo, un señor que en estos momentos es ex Ministro, el señor Borrel, en su día hablaba de unos descuentos del 15 por ciento, y en estos momentos en la Comunidad Autónoma Vasca están tratando de negociar y lo que pretenden alcanzar, pero no se ponen de acuerdo de momento, son unos porcentajes similares a los que en estos momentos estamos indicándoles.

¿Que se puede reducir el peaje desde los Presupuestos? Por supuesto que se puede hacer. Ustedes van a tener los Presupuestos y vía parlamentaria pueden presentar las enmiendas, y, si lo consiguen, miel sobre hojuelas.

En cuanto a las obras complementarias, efectivamente, creo que usted se ha percatado de que esas obras, la supresión de las garitas, las salidas norte y sur de Tafalla, etcétera, se estaban pidiendo al Gobierno de Navarra y de esta forma va a costarle al Gobierno de Navarra el 50 por ciento. De la otra forma sería el cien por cien para nosotros.

Creo que ya he dicho que, si con esta rebaja no es suficiente, el Gobierno de Navarra estudiará otras soluciones para mejorar las carreteras. Primero vamos a poner en marcha estas tarifas, que se haga la campaña publicitaria para que los usuarios se informen adecuadamente, porque algún portavoz que le ha precedido, a pesar de que lo hemos dicho en esta comparecencia y a pesar de que ha salido después de la rueda de prensa en los medios de comunicación, no estaba informado. Por eso vemos que hay que hacer una campaña importante para los usuarios, y, si no es suficiente, lo que habrá que hacer será ir pensando en otras soluciones.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Consejero. Finalizado el primer turno de intervenciones, saben sus señorías que el Reglamento de la Cámara contempla un segundo turno. ¿Algún grupo parlamentario desea hacer uso de este segundo turno? Señor Landa, tiene la palabra.

SR. LANDA MARCO: *Gracias, señora Presidenta. Muy brevemente, porque lo único que me interesa destacar y quiero que quede claro, además, es que para quienes venimos utilizando la autopista con asiduidad ya había un descuento del 20 por ciento con los famosos vales de la autopista. Por lo tanto, lo que me interesa que quede claro es que, si vamos a poder llegar hasta el 40 por ciento en los descuentos, la rebaja que se nos produce para quienes veníamos utilizando la autopista más de veinte días al mes, es decir, cuarenta viajes, es de un 20 por ciento, ni siquiera ese 25 por ciento general. Esa es la situación, y desde esa situación me parece que lo demagógico es, y con esto contesto al portavoz de UPN, presentar una rebaja del 40 por ciento cuando no hay tal rebaja. ¿La rebaja general va entre el 25 y el 30 por ciento? Habría que decir que en algunos casos es menos incluso. Eso es lo que habría que decir. Y en otros casos sería más. Para los que no tenían la tarjeta A-15 y se incorporen como usuarios con esa tarjeta, evidentemente todo, ahí tendrán el 38, el 40 o hasta el 44 por ciento para vehículos pesados que ha dicho. Pero eso no es generalizable, y tengo que volver a repetir que para los usuarios de la A-15 ha sido una negociación insatisfactoria y entiendo que es el grupo que peor tratado queda en esta negociación.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Landa. Señor Consejero, ¿quiere responder? Tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Dice que son los usuarios los peor tratados de la negociación. Va a haber una rebaja con carácter general del 25 por ciento, pero ahora parece que no va a ser así. Si nos retrotraemos al mes de marzo, y el Gobierno no toma el acuerdo que adoptó de congelar las tarifas, se tendría que haber subido un 3'04 por ciento, que es lo que en otros sitios se hizo en el mes de septiembre. Me parece que fue el último viernes del mes de agosto cuando el Consejo de Ministros tomó el acuerdo. Luego, sin tener en cuenta esa subida, hay un 25 por ciento de descuento para el señor que utiliza su vehículo con carácter general. Después tenemos la rebaja que ha habido en el tipo del IVA, que también la ha habido con carácter general en todas partes. Y luego tenemos que el que iba de Pamplona a Tudela y volvía dentro de las cuarenta y ocho horas tenía un 10 por ciento de descuento en el viaje de vuelta y ahora ese porcentaje va a ser del 20 por ciento. Por lo tanto, es un 10 por ciento más añadido al 3'04 y al 25 por ciento, y no vamos a meter el IVA porque es con carácter general para todos. Yo no soy de ciencias y no sé cuánto sale. Y luego, para los usuarios habituales, podemos llegar hasta el 40 por ciento, cuando se hacen más de veintiséis viajes, en el viaje de vuelta, que eso supo-*

ne un 20 por ciento. Ustedes no tenían esos porcentajes, ni mucho menos. Por supuesto que esos descuentos adicionales tienen que ser teniendo la tarjeta de Audenasa, porque tienen que llevar un control, no puede ser pagando en metálico en la cabina cuando un señor va a Tudela, tiene que ser a través de la tarjeta de Audenasa, tarjeta que creo que es gratis, no sé si cuesta el papeleo seiscientas o setecientas pesetas.

Con este acuerdo lo que se pretende es captar gente que hasta ahora va por la carretera, que estos señores se animen a sacar la tarjeta de Audenasa y que vayan por la autopista y que tengan estos descuentos.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Señora Matías, tiene la palabra.*

SRA. MATIAS ANGULO: *Gracias, señora Presidenta. Desde luego yo soy de ciencias y realmente tengo una mente bastante ágil para los cálculos, y le puedo asegurar que a pesar de todo ahora mismo no sabría decir qué es lo que me corresponde a mí de descuento si voy veinte veces o si voy veintiséis. Tengo tarjeta A-15, no sé si el IVA me lo suben o me lo bajan al final. En resumidas cuentas, tengo que hacer el cálculo para ver cómo me va a afectar esto, dependiendo del número de veces que vuelva o no vuelva.*

Quiero dejar bien clara una cuestión. No sé si a mi compañero señor Larráyoiz le ha entendido usted o no, pero lo que le ha querido decir, y yo para eso soy bastante más clara, es que el producto podía haber sido mejor, o sea, eso de si lo encuentra mejor cómprelo, pues realmente el producto se podía haber mejorado y hasta comprado, por lo que se ve. El convenio se podía haber mejorado, se podía haber mirado a ver cuánto costaba, como le ha comentado el señor Larráyoiz, y qué beneficios daba y en cuánto dinero nos habríamos metido globalmente todos los usuarios que hasta el 2029 vamos a estar pagando autopista, si Dios quiere, con respecto a lo que hemos mejorado ahora con esta diferencia de este tanto por ciento. Otros compañeros han dado otros ejemplos con otras disminuciones de tantos por cientos mayores de las que usted ha comentado. Por tanto, mi grupo cree que podría haber habido un producto mejor.

Le agradecemos que nos haya informado directamente en lugar de tener que estar localizando todos los informes de prensa, porque realmente los que no estamos aquí en el Parlamento hay veces que por nuestros trabajos tampoco podemos localizar toda la información de todos los periódicos. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señora Matías. Señor Consejero, ¿quiere responder? Tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Dice que se podría mejorar el producto. Me gustaría que dijera cuál es ese producto. Creo que sería bueno también para los que siguen negociando las demás concesiones que se siguen negociando en toda España que se les dijera cuál es ese producto. Señora Matías, usted es de ciencias, pero yo le puedo decir, porque tengo la tabla de precios, que, por ejemplo, creo que a la señora Matías le puede interesar el viaje Tafalla-Pamplona.*

Con la subida del 3'04 por ciento que se tenía que haber subido en el mes de abril, el precio previsto para 1997 hubiera sido en el tramo Tafalla-Noáin, que es el que les interesa al señor Araiz y a la señora Matías, de 535 pesetas. En estos momentos, sin la subida, es de 480 pesetas. Con los nuevos descuentos —estamos hablando del señor que viene y no vuelve y que viene esporádicamente una vez— va a pasar a pagar 350 pesetas. Supongamos que ustedes hacen el viaje de ida y vuelta dentro de las cuarenta y ocho horas, lo que pagarían ustedes sería 456 pesetas con el precio actual, con los descuentos que existen en estos momentos, que son del 10 por ciento; y con el nuevo precio pagarían 315 pesetas. Es decir, sobre los precios actuales tienen un descuento del 30 por ciento, y sobre el precio previsto, aunque el señor Araiz me diga que no, si se hubiese subido el 3'04 por ciento sería del 37 por ciento, y eso es lo que sirve para comparar, porque lo tenemos que comparar con los parámetros del resto de autopistas que hay dentro de España. Entonces, sería el 37 por ciento, y estamos hablando del 30. Y luego, para un señor que hiciese veintiséis viajes o más al mes entre Tafalla y Pamplona, los precios actuales serían de 456 pese-

tas; con el precio nuevo serían 280 pesetas; y con el precio previsto, si se hubiese hecho esa subida del 3'04 por ciento, serían 508 pesetas. Por lo tanto, la reducción sería de ese 40 por ciento, y sobre los precios previstos, del 44.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Señor Araiz, tiene la palabra.*

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: *Seré muy breve. El señor Consejero ha dicho una cosa que creo que no venía a cuento y es el secuestro del señor Huarte. Únicamente quiero recordarle, por si no lo sabe, que quien negoció con ETA aquel secuestro fue el actual Presidente de Audenasa. Nada más.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Araiz. Señor Consejero, ¿quiere añadir alguna aportación más?*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Es un dato que me lo voy a apuntar porque no lo conocía. Usted ha dicho que se tenía que haber aplicado el Código de Comercio u otros códigos a la familia Huarte, y yo le digo que se le aplicó un código que fue el secuestro. Me parece que eso fue, si mi memoria no falla, allá por el mes de febrero del año 1973, y en estos momentos no recuerdo que fuese el señor Huarte. No obstante, me lo apunto. Muchas gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Agradezco la presencia del señor Consejero de Obras Públicas y del Director General del Departamento, así como la de sus señorías. Buenas tardes. Se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESION A LAS 18 HORAS Y 37 MINUTOS.)