DIARIO DE SESIONES
DEL PARLAMENTO FORAL DE NAVARRA

AÑO III | Pamplona, 22 de junio de 1982 | NUM. 32

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. VICTOR MANUEL ARBELOA

SESION PLENARIA NUM. 33 CELEBRADA EL DIA 24 DE MAYO DE 1982

ORDEN DEL DIA:

— Ratificación, si procediese, del Acuerdo adoptado por la Comisión de Fomento y Ordenación del Territorio, en sesión celebrada el día 22 de abril de 1982, aprobando una enmienda a la totalidad del Proyecto de Norma General de Carreteras.

— Ratificación, si procediese, del Acuerdo adoptado por la Comisión de Fomento y Ordenación del Territorio, en sesión celebrada el día 29 de abril de 1982, aprobando una enmienda a la totalidad del Proyecto de Norma sobre construcción, conservación y explotación de la Autopista de Navarra.

— Debate y votación del Dictamen aprobado por la Cámara de Asuntos Municipales en relación con el Proyecto de Norma para la exacción de la Contribución Territorial Urbana.

(Continúa el orden del día en el núm. 33 del Diario de Sesiones del Parlamento Foral de Navarra.)

SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 50 minutos.

Ratificación, si procediese, del Acuerdo adoptado por la Comisión de Fomento y Ordenación del Territorio, en sesión celebrada el día 22 de abril de 1982, aprobando una enmienda a la totalidad del Proyecto de Norma General de Carreteras. (Pág. 3.)

El señor Lora (G. P. Socialistas del Parlamento Foral) interviene en turno a favor del acuerdo de la Comisión. El señor Sorauren (G. P. Mixto) interviene a favor. El Presidente de la Diputación Foral, señor Arza (G. P. Unión de Centro Democrático) defiende el texto del Proyecto. En contra del Acuerdo de la Comisión intervienen los señores Ferrer (G. P. Unión de Centro Democrático) y Añón (G. P. Unión del Pueblo Navarro). Es rechazado el acuerdo de la Comisión. (Pág. 3.)

Ratificación, si procediese, del Acuerdo adoptado por la Comisión de Fomento y Ordenación del Territorio, en sesión celebrada el día 29 de abril de 1982, aprobando una enmienda a la totalidad del Proyecto de Norma sobre construcción, conservación y explotación de la Autopista de Navarra (Segunda Fase). (Pág. 8.)

El Diputado Ponente de Economía y Hacienda, señor Lasunción (G. P. Mixto) defiende el texto del Proyecto. A favor del acuerdo de la Comisión interviene el Diputado, señor Del Burgo (G. P. Unión de Centro Democrático). Le responde el señor Lasunción, por cuya intervención toman la palabra los señores Astráin (G. P. Unión de Centro Democrático), Del Burgo, Urralburu (G. P. Socialistas del Parlamento Foral) y Gómara (G. P. Unión del Pueblo Navarro). El Diputado señor Del Burgo interviene en turno de réplica. En contra del acuerdo de la Comisión interviene el señor Lora (G. P. Socialistas del Parlamento Foral); y, tras la lectura por el Secretario Segundo de varios artículos de la Ley de avales a petición del Diputado señor Del Burgo, intervienen los señores Gómara, Clavería (G. P. del Partido Nacionalista Vasco), Lasunción, Zufía (G. P. Mixto), Ezponda (G. P. Mixto) y Sorauren (G. P. Mixto). Es rechazado el acuerdo de la Comisión. (Pág. 9.)

Se suspende la sesión a las 19 horas y 40 minutos.

Se reanuda la sesión a las 20 horas y 10 minutos.

En la explicación de voto intervienen los señores Ezponda, Gómara, Urralburu y Astráin. (Pág. 29.)

Debate y votación del Dictamen aprobado por la Cámara de Asuntos Municipales en relación con el Proyecto de Norma para la exacción de la Contribución Territorial Urbana. (Pág. 33.)

Se aprueban sin discusión los artículos 1 al 7 del Dictamen y los apartados a, b y c del artículo 8.

El señor Alava (G. P. Socialistas del Parlamento Foral) defiende un voto particular al apartado d del artículo 8. A favor interviene en señor Zufía; en contra lo hacen los señores Gurrea (G. P. Unión de Centro Democrático) y Viguria (G. P. Unión del Pueblo Navarro). El señor Urralburu interviene en el turno de réplica. Es rechazado el voto particular. (Pág. 34.)

El señor Alava interviene a favor del apartado e del artículo 8; a favor toma la palabra el señor Zufía; en contra lo hacen los señores Gurrea y Viguria. En el turno de réplica interviene el señor Urralburu. Es rechazado el voto particular y aprobados los apartados d y e del Dictamen. (Pág. 38.)

Son aprobados sin discusión los apartados 1 y 2 del artículo 9 del Dictamen.

El señor Alava defiende un voto particular al apartado 3 del artículo 9. A favor interviene el señor Zufía y el señor Lasunción; en contra lo hacen los señores Gurrea y Viguria. El señor Urralburu interviene en el turno de réplica. Es aprobado el voto particular. Se suspende la sesión durante cinco minutos a las 21 horas y 55 minutos. (Pág. 41.)

Se suspende la sesión a las 22 horas.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 16 HORAS Y 50 MINUTOS.)

SR. PRESIDENTE: *Se abre la sesión. Muy buenas tardes, señores Parlamentarios.*

SR. SECRETARIO SEGUNDO (Sr. Jaime): *Excusa su ausencia D. Jesús Bueno Asín.*

SR. PRESIDENTE: *Justifica también su forzada ausencia el Secretario Primero de la Cámara, señor Unciti, quien debido a una penosa enfermedad, se verá obligado a estar durante largo tiempo lejos de las tareas parlamentarias.*

Ratificación, si procediese del Acuerdo adoptado por la Comisión de Fomento y Ordenación del Territorio, en sesión celebrada el día 22 de abril de 1982, aprobando la enmienda a la totalidad núm. 1 al Proyecto de Norma General de Carreteras, formulada por el Grupo Parlamentario «Socialistas del Parlamento Foral».

SR. PRESIDENTE: *Comenzamos la sesión de la tarde con el primer punto del orden del día: «Ratificación, si procediese, del Acuerdo adoptado por la Comisión de Fomento y Ordenación del Territorio, en sesión celebrada el día 22 de abril de 1982, aprobando la enmienda a la totalidad núm. 1 al Proyecto de Norma General de Carreteras, formulada por el Grupo Parlamentario «Socialistas del Parlamento Foral» y publicada en el Boletín Oficial de la Cámara, núm. 19, de 15 de abril de 1982».*

A tenor del artículo 79, apartado 5, en nombre de la Diputación Foral hará uso de la palabra, sin consumir turno, al principio del turno en contra, el señor Presidente de la Diputación Foral, en nombre de la misma.

¿Señores Parlamentarios que piden la palabra para el turno a favor? (PAUSA): *el señor Lora, del Grupo Socialista. Tiene la palabra durante quince minutos como máximo.*

SR. LORA: *Buenas tardes, señor Presidente, señora y señores Parlamentarios. Voy a hacer una breve reseña de la historia de este accidentado Proyecto. Con la publicación del Proyecto de Norma General de Carreteras de Navarra en el* BOLETÍN OFICIAL DEL PARLAMENTO FORAL, *el día 3 de marzo de 1981, se abría el plazo de presentación de enmiendas al mismo, que por nuestra parte se materializó en una enmienda a la totalidad. Se publicaron las enmiendas presentadas en el Boletín del día 2 de junio de 1981 y la Comisión correspondiente, a la sazón, la de Fomento y Ordenación del Territorio, en sesión celebrada el 3 de junio del año pasado, aprobó la enmienda socialista a la totalidad, ratificándolo el Pleno del Parlamento el día 16 del mismo mes, tal y como aparece en el Boletín Oficial del 25 de junio de 1981.*

La Diputación Foral remitió, de nuevo, en este año, un Proyecto de Norma General de Carreteras, según el Boletín del 4 de marzo del año en curso. El 15 de abril se publicaron las enmiendas presentadas al Proyecto, entre ellas, una nueva enmienda socialista a la totalidad de un Proyecto nada nuevo sino escasamente repintado y sin poder negar en absoluto su carácter de copia fidedigna de su homólogo anterior. Así lo entendió el Parlamento Foral y obró en consecuencia. En efecto, la Comisión de Fomento volvió a aprobar la enmienda socialista a la totalidad el día 22 de abril y hoy estamos tratando en este Pleno de su posible ratificación. Tanta coincidencia en la precaria suerte de ambos proyectos deja patentes, a nuestro modo de ver, dos realidades, de obligado análisis aunque sea rápido, y éste lo puede ser porque el problema es, a nuestro juicio, claro.

En primer lugar, la naturaleza similar de los proyectos. Ante el primer proyecto, los socialistas señalábamos lo siguiente. Decíamos que en el proyecto se mezclan preceptos de rango legislativo, como son los relativos a las competencias de los diversos entes públicos, a las limitaciones de la propiedad privada, etc., con otros de carácter reglamentario que, conforme a la vigente legislación de aquel entonces (artículo 3.° del Real-Decreto 121/1979, de 26 de enero) no son propios de la competencia del Parlamento Foral.

Igualmente le achacábamos al proyecto una oscuridad de criterios para asignar las carreteras a la Diputación Foral o bien a las entidades locales, ya que se remitía en su artículo 2.° a una red de Navarra que quedaba claramente sin definir.

También pecaba, a nuestro juicio, de una innecesaria extensión y sistemática igualmente inadecuada, que incluía reiteraciones e imprecisiones, fácilmente obviadas si el proyecto contuviera exclusivamente normas de rango legal.

Y qué es lo que decimos los socialistas a este segundo proyecto. Pues, las objeciones son calcadas del que hacíamos al primero porque calcado ha sido igualmente el proyecto. Se sigue cometiendo el mismo error que en el anterior. Efectivamente, se mezclan preceptos de rango legislativo con otros de carácter reglamentario y esto lleva aparejado el mantenimiento de una organización administrativa propia de las facultades y competencias de Navarra, que son reducidas en materia de ordenación del territorio y urbanismo, aunque exclusivas prácticamente en materia de carreteras, y, por supuesto, no encaja con las facultades y competencias que se le reconocen a Navarra en el Amejoramiento del Fuero, ya que en su texto figuran como exclusivas las relativas a ordenación del territorio y urbanismo.

Por eso nosotros pensamos que es necesario, a todas luces, esperar el desarrollo de la Ley del Ame-

joramiento para establecer una organización administrativa que comprenda las dos materias, carreteras y ordenación del territorio y urbanismo, y que igualmente asegure su coordinación.

Señores Parlamentarios, primera realidad, los proyectos son similares y además adolecen de iguales defectos. He apuntado anteriormente mi propósito de ser breve y voy a cumplirlo. Y la segunda realidad es esta: la mayoría de la Diputación Foral sigue sin entender la naturaleza del Parlamento Foral. ¿Dónde está, señores Parlamentarios, la alternativa al primer proyecto? ¿Dónde el trabajo de modificación del proyecto inicial y la subsanación de los defectos de bulto que contiene? Y ¿dónde, finalmente, el buen hacer democrático y el respeto para con el Parlamento Foral, máxima representación del pueblo de Navarra?

Señora y señores, en nombre del Grupo Parlamentario «Socialistas del Parlamento Foral» y a la vista de lo expuesto, que es meridiano y claro, yo les pido que voten afirmativamente esta enmienda, ratificando así lo votado en la Comisión de Fomento. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE: *Muchas gracias, señor Lora.*

El señor Sorauren, del Grupo Mixto, tiene la palabra.

SR. SORAUREN: *Buenas tardes. Nosotros creemos que la enmienda a la totalidad presentada y aprobada en Comisión es perfectamente asumible porque consideramos que el proyecto que se nos ha vuelto a presentar por Diputación carece totalmente de norte, por una serie de razones. Considera la carretera como un objetivo en sí mismo, sin tener en consideración el que la carretera constituye un elemento más de la ordenación del territorio. Es este un tema en el que ha insistido quien me ha precedido desde esta tribuna. Este rasgo, desde nuestro punto de vista, condiciona de modo global el conjunto, al determinar que únicamente los Ingenieros de Caminos serán quienes deban entender en este tema de las carreteras, como si los problemas que plantea una ruta se limitasen en exclusiva a lo que hace referencia a cambios de rasante, rectificación de curvas y diseño de puentes.*

Si aceptamos, y parece al menos que una mayoría lo acepta, el que las redes de carreteras son materia que interesa a la economía, al esparcimiento y, en definitiva, a la necesidad de traslado y comunicación, que favorece a la relación humana, concluiremos que el tema interesa no solamente a Ingenieros de Caminos sino a todos aquellos técnicos y departamentos de la misma administración que se ocupan de las materias precitadas y, en definitiva, la última palabra corresponde a los responsables de la Administración, a los políticos para que tomen ellos la decisión.

En el citado proyecto ocurre exactamente al reves. Se pretende dejar la máxima responsabilidad del planteamiento a quienes deben ser únicamente responsables de la ejecución, los técnicos en caminos. No se tiene en cuenta debidamente el papel de otros técnicos en otras materias o de otros departamentos, que incluso tienen mayor interés a la hora de la planificación, porque las carreteras, señores, inciden en sus campos, en especial los urbanísticos. Y, en todo caso, se deja a discreción de los responsables de caminos el consultarles y el tomar la decisión última, con el riesgo de distorsión que en el conjunto de la ordenación implica una carretera técnicamente bien ejecutada pero que no haya tenido en cuenta estos factores.

En el proyecto, señores, hay, por otra parte, una falta de definición de lo que sea «carretera». En la actualidad se asume como algo irreversible la identificación de carretera y calle, por el hecho de que gran parte de nuestra red discurre por cascos de nuestras ciudades y pueblos. Debe quedar bien claro que el protagonista de la calle es el peatón y que en la carretera manda el vehículo. La grave realidad de nuestros núcleos de población, en los que el vehículo se ha convertido en el amo y dictador, no debe ser excusa para que dejemos de resolver este tema, afirmando el predominio del peatón en la calle y el del vehículo en la carretera.

En este sentido, destacar también la necesaria autonomía municipal para que estos objetivos se puedan cumplir, evitando las servidumbres que hoy afectan a las poblaciones como consecuencia de la confusión entre red urbana y de carreteras.

Otra deficiencia que se echa de ver en el proyecto es la falta de una clasificación de los caminos rodados. Prescindiendo de la clasificación burocrática que las divide en nacionales, comarcales, locales, debe establecerse una clasificación de acuerdo con su utilización, que no se corresponde siempre con lo anterior. Esta clasificación reviste mayor importancia si se tiene en cuenta que debe ser previa a un establecimiento de prioridades de actuación, que eviten situaciones pintorescas de anteriores administraciones, durante las que se mejoraron carreteras según los intereses particulares de algunos miembros de la alta Administración de Navarra, en tanto se descuidaron las arterias de primer orden.

La definición y establecimiento de lo que sea la red de Navarra no puede soslayarse. Debemos dejar de lado el papanatismo que ha hecho sentirnos satisfechos a los navarros y presumir de las mejores carreteras del Estado. Las insuficiencias que a veces existen en las principales arterias bastarían para determinar un programa de actuaciones durante bastantes años. Particularmente resulta irritante la situación de las comunicaciones navarras con el Cantábrico y frontera pirenaica, áreas sobre las que giran gran parte de nuestras comunicaciones, ante proyectos de hace veinte y cuarenta años, que hubiesen resuelto tales problemas, duermen en el baul de los recuerdos sin que se haga nada por encontrarles alternativa si tales proyectos resultan de difícil ejecución. Quiero mencionar en este sentido Velate, Azpíroz, Alduides, etc. Con estas soluciones

se crearían una malla más difusa y efectiva, apoyándose en rutas tradicionales y con relativo poco gasto.

Estos son los problemas más graves que debe resolver una norma sobre carreteras, sin bajar a pormenores que hagan referencia a aspectos más particulares y que, por otra parte, también son dignos de tenerse en cuenta. Nada más.

SR. PRESIDENTE: *Muchas gracias, señor Sorauren.*

Abrimos el turno en contra. Tiene la palabra en primer lugar el señor Presidente de la Diputación Foral, en nombre de la misma.

SR. ARZA: *Señor Presidente, señora y señores Parlamentarios, la deficiente regulación de la materia de carreteras en el Ordenamiento Jurídico Foral hacía necesaria la elaboración de un texto legal del máximo rango que estableciera los principios básicos de aquélla y recogiera las modernas orientaciones técnicas y jurídicas en este campo de las Obras Públicas. Así lo entendió en su día la Diputación Foral que, consecuentemente, encargó a sus Servicios Jurídicos la redacción de un texto normativo que regulara el tema de las carreteras de forma completa y sistemática, en base a las competencias forales y con estricto respeto a la autonomía municipal.*

La potestad de Navarra para regular legalmente, con total autonomía, la materia de carreteras es incuestionable, como bien se sabe. No es preciso insistir mucho en ello. Esta potestad es originaria y se ha ejercido siempre, con carácter exclusivo, habiéndose reconocido expresamente en multitud de ocasiones por el propio Estado. Baste citar las principales disposiciones en que se fundamentan estas potestades: Ley 39 de las Cortes de Navarra de 1828-29, artículos 6 y 10 de la Ley Paccionada de 1841 y Real Decreto-Ley de 4 de noviembre de 1925, por lo que atañe a las obras municipales. Esta facultad, exclusiva y excluyente, no sólo tiene el apoyo legal y doctrinal sino que, en la realidad histórica, ha venido siendo ejercida ininterrumpidamente y sin controversias en cuanto a los principios básicos. Actualmente el Texto sobre Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra, pactado entre la Diputación Foral y la Administración del Estado y pendiente de aprobación por las Cortes Españolas, reconoce a Navarra en sus artículos 44 y 49, como no podía ser menos, competencia exclusiva en materia de carreteras y transporte por esta vía, conservando Navarra, íntegramente, en materia de tráfico y circulación, las competencias y facultades que actualmente ostenta.

Al publicarse la Ley de Carreteras del Estado de 19 de diciembre de 1974 se estableció en su Disposición Final Cuarta que se regularía por Decreto la adaptación de dicha Ley a las Provincias de Alava y Navarra de conformidad con sus regímenes peculiares y con audiencia de las respectivas Diputaciones Forales. Dado que este precepto incidía profundamente en el Régimen Foral se llevaron a cabo las oportunas negociaciones con el Estado para resolver la cuestión planteada, gestiones que fructificaron en el Decreto de 31 de octubre de 1975, de carácter paccionado, en cuyo Preámbulo se consigna que, en lo que respecta a Navarra, su régimen es el reconocido por la Ley de 16 de agosto de 1841, sin que se haya modificado por la Ley de Carreteras el «status» existente por lo que se refiere a las competencias en dicha materia, debiendo efectuarse la adaptación ordenada por la Ley de Carreteras respetando la legislación peculiar del Régimen Foral Navarro; estableciéndose en su parte dispositiva que el objeto del Decreto es regular la adaptación a Navarra de la Ley de Carreteras y que ésta sólo se aplicaría en Navarra en cuanto no se opusiera a los principios y normas de su Régimen peculiar y que esta aplicación tendría lugar, en todo caso, por Organos forales. La Ley de Carreteras del Estado es, pues, aplicable subsidiariamente en Navarra, en defecto de Norma propia.

Una vez expuesto lo anterior sobre la potestad originaria y competencias de Navarra en materia de carreteras y la incidencia de la Ley de Carreteras del Estado en la normativa foral vigente y con el fin de justificar, por un lado, la necesidad de la Norma y rebatir, por otro, los motivos que se invocan para rechazar el Proyecto remitido por la Diputación, formularé las siguientes consideraciones. En primer lugar y aparte de otras razones de orden técnico y operativo que seguidamente expondré, ha de convenirse que interesa evitar en la mayor medida posible la aludida supletoriedad de la Ley de Carreteras, llenando el actual vacío normativo, para lo cual se hace necesario disponer de una Norma propia, aprobada por el Organo legislativo competente, que actualmente es esta Cámara. Y aun cuando pudiera sostenerse que, al elaborar esta Norma y en uso de la potestad legislativa foral, Navarra podría, en principio, regular la materia de forma totalmente autónoma, si bien respetando lo convenido con el Estado sobre coordinación de funciones en el citado Decreto de 31 de octubre de 1975, es obvio que en este campo concreto la potestad de Navarra no debe ejercitarse sin consideración al contexto normativo nacional, cuyos principios básicos y contenido técnico transcienden, incluso al orden internacional.

En efecto, las características técnicas de las vías, el uso y explotación de las mismas, las limitaciones a la propiedad, etc., deben acomodarse a unos criterios objetivos comunes, en garantía de la seguridad del tráfico y del uso adecuado de la carretera. Por otra parte, es criterio general de la Diputación Foral en materia de elaboración de Normas que, una vez salvaguardados los principios forales y la competencia privativa, en los aspectos técnicos las disposiciones pueden apoyarse en preceptos de régimen común. Es lo que ha sucedido con la presente Norma: salvadas las potestades de Navarra, conseguida la armonización con la legis-

lación del Estado y lograda la coordinación de las competencias de los entes locales especialmente en materia de urbanismo y siendo, por lo demás, el contenido de esta Norma fundamentalmente técnico, se consideró incluso aconsejable que, en los aspectos de naturaleza técnica, se adaptase la Norma a los criterios y coordenadas imperantes no sólo en régimen común sino en el ámbito internacional.

Y ello es así porque los aspectos técnicos de la Norma, por definición, están condicionados por la naturaleza de las cosas y por el desarrollo tecnológico y su ámbito de validez no se agota en las esferas locales o regionales, ni siquiera en las nacionales. En consecuencia, en la Norma de Carreteras de Navarra se han asumido como propios los aspectos técnicos de valor general, en consonancia con la normativa estatal, tratando de conseguir la mayor eficacia y operatividad posibles. Por todo ello, el reproche que se formula a la Norma de Carreteras, atribuyéndole la repetición de textos de la legislación estatal carece, por las razones indicadas, de significación y es totalmente infundado.

Otro inconveniente que se deriva del actual ordenamiento de las carreteras de Navarra es que la aplicación a las mismas de las normas de limitación a la propiedad que se aplicaban en el resto de España con anterioridad a la Ley de Carreteras de 1974 deja a las carreteras navarras en inferioridad de protección con relación a las del resto de España, lo cual no es en absoluto admisible ni deseable y a cuya situación se pondría fin con la aprobación de esta Norma.

Considerar obsoleta, por otra parte, la Ley de Carreteras del Estado que se promulgó en el año 1974 y cuyo Reglamento data de 1977, parece excesivo, a no ser que esta obsolencia se refiera a la inadecuación de la Ley actual a la nueva situación resultante de las transferencias de competencias sobre carreteras a las Comunidades Autónomas y correlativa facultad de éstas para dictar Normas en esta materia. Pero es que Navarra no precisa recibir ni recuperar ninguna carretera, porque todas son suyas, ni tampoco que se le traspase competencia legislativa alguna sobre la materia, porque las tiene todas. Por consiguiente, por lo que a Navarra respecta, la legislación de carreteras del Estado no es, en este sentido, obsoleta.

Contrariamente a la motivación en que apoya su enmienda a la totalidad el Grupo Parlamentario Socialista, la Diputación entiende que no es preciso, ni siquiera resulta aconsejable, demorar la aprobación de esta Norma hasta el desarrollo de la Ley Orgánica sobre Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral. Los perjuicios e inconvenientes que el mantenimiento de la actual situación legislativa acarrea son evidentes, como vengo exponiendo, sin que consten, por otra parte, las ventajas que la subsistencia del actual estado de cosas comporta.

Y aun a riesgo de resultar reiterativo aludiré de nuevo a algunos de dichos inconvenientes, que dificultan enormemente la actuación de los servicios técnicos encargados de las carreteras y producen una situación precaria que interesa mucho superar cuanto antes. Así la carencia de una normativa adecuada, completa, sistemática y actualizada, ya que la vigente es insuficiente, se encuentra dispersa en multitud de disposiciones sin conexión entre sí y resulta anticuada. Otro grave perjuicio derivado de la actual situación lo constituye el hecho de que las limitaciones a la propiedad (zonas de dominio público, servidumbre y afección) son las mismas que tenía implantadas el Estado antes de la Ley de Carreteras, por lo que, habiéndose ampliado a través de ésta en el Estado dichas limitaciones en beneficio del tráfico y en prevención de futuras obras de mejora, las carreteras de Navarra resultan menos protegidas que las del Estado, situación a todas luces anómala e inconveniente.

Estamos, pues, firmemente convencidos de la necesidad y urgencia de la aprobación de esta Norma, con las modificaciones, incluso profundas, que se consideren convenientes y somos opuestos a que se rechace y aplace su promulgación «sine die», so pretexto de inoportunidad de la regulación que en ella se establece. Por esta misma razón debería demorarse cualquier proyecto normativo directa o indirectamente afectado por las previsiones de la futura Ley Orgánica de Reintegración y Amejoramiento. Por otro lado, nada impediría, obviamente, introducir en su momento en la normativa que se aprobase ahora de forma transitoria y provisional si se quiere, las modificaciones que vinieran impuestas o aconsejadas por la puesta en vigor de las previsiones de la citada Ley Orgánica y por la reintegración al acervo normativo foral de las competencias y facultades en materia de urbanismo y ordenación del territorio, las cuales, si bien tienen una innegable conexión con las de carreteras, no las condicionan radicalmente. Ha de tenerse en cuenta que, en general, el nuevo contexto normativo e institucional que surja de la repetida Ley Orgánica de Reintegración y Amejoramiento exigirá la adecuación al mismo de muchas de las Normas actualmente vigentes.

Finalmente, la alegación que se formula reiteradamente al Proyecto de Norma imputándole el defecto de mezclar preceptos legales y reglamentarios no nos parece consistente, toda vez que, por una parte y salvo reservas de Ley para la regulación de determinadas materias que imponen límites a la potestad reglamentaria, no existe una frontera fija e inamovible que separe con carácter general lo estrictamente legal de lo meramente reglamentario y, por otra, la solución en este caso es sencilla y depende del criterio de esta Cámara: en su mano está el regular los aspectos de la materia que considere básicos, facultando generosamente a la Diputación Foral para el desarrollo reglamentario de los mismos; y por parte del ejecutivo no habrá inconveniente en asumir esta «carga».

Por lo demás, en la discusión del primer Pro-

yecto de Norma de Carreteras remitido a la Cámara, los Grupos Parlamentarios y Parlamentarios que asumieron la enmienda a la totalidad se mostraron partidarios de que se elaborara un nuevo texto, incluso con carácter de urgencia, encargo que la Diputación Foral ha cumplido teniendo presentes en la redacción del mismo las enmiendas formuladas al anterior Proyecto.

Señor Presidente, señores Parlamentarios, concluyo mi intervención afirmando una vez más que estimo infundadas las motivaciones que se invocan para justificar la enmienda a la totalidad del Proyecto de Norma General de Carreteras remitido a esta Cámara y que, por el contrario, creo firmemente que es preciso disponer con urgencia de una Norma que regule la materia concerniente a las carreteras de Navarra, por lo que considero que procede rechazar la enmienda a la totalidad y devolver el Proyecto a la Comisión correspondiente para estudio y deliberación sobre las enmiendas presentadas al articulado, pudiendo constituirse, en su caso, para facilitar la labor de la Comisión, la Ponencia prevista en el artículo 126 del vigente Reglamento Provisional de la Cámara.

Señor Presidente, señores Parlamentarios, muchas gracias.

SR. PRESIDENTE: *Muchas gracias, señor Arza.*

¿Portavoces que van a intervenir en el turno en contra de la ratificación del acuerdo? (PAUSA): *señores Ferrer y Añón. El señor Ferrer, por el Grupo «Unión de Centro Democrático», tiene la palabra.*

SR. FERRER: *Señor Presidente, señora y señores Parlamentarios, un doble juego de razones explica nuestra actuación positiva ante el proyecto enviado por Diputación y la contraria a la enmienda socialista. Unas son razones de oportunidad, es necesario que Navarra cuente con una Ley General de Carreteras. Habida cuenta de que nuestra red principal o primaria forma parte de la red nacional, convenía aplicarle los mismos criterios de orden técnico que rigen en el resto del país. No extrañe, pues, que el proyecto repita y reitere las peculiaridades formales y funcionales que caracterizan a la Ley del Estado y, como ha dicho el señor Presidente de la Diputación hace un momento, a la propia legislación internacional. Si algún Grupo de los aquí presentes puede demostrar o mostrar qué novedades técnicas podían introducirse, nosotros las aceptaríamos. Si se considera que era conveniente esperar a la publicación de una nueva ley por parte del Estado, nosotros contestamos en sentido negativo, puesto que la supuesta ley, que no va a ser presentada en esta legislatura, tendrá que adecuarse a la realidad técnica de la actualmente existente.*

En todo caso, lo que nosotros hemos hecho es adaptar una Ley a nuestras peculiaridades actuales, es decir, a variables distintas de las técnicas. Nos ha parecido, a través de nuestras enmiendas, que adelantarnos al Estado es una prueba más del funcionamiento de Navarra como centro de decisión. Añádase a este argumento el hecho de que el patrimonio navarro de carreteras —aquí se ha dicho ya—, tanto a nivel de la red primaria como de la comarcal y local, es un patrimonio nuestro sancionado por el Fuero. En este contexto se delinean las otras razones, para nosotros las más importantes, y a las que mencionaremos a continuación.

Quede bien claro y me remito a los aquí presentes que han estudiado la norma remitida por Diputación, que el proyecto distinguía en el plano jurídico entre la parte de la red que depende de Diputación de la que depende de las corporaciones locales. Añádase que también en él se hacía mención detallada de la consideración y respeto debido a la autonomía municipal.

No obstante, y tras muchas horas de estudio, hemos sobreañadido nuestro Grupo un total de 149 enmiendas que nos han parecido necesarias con objeto de cubrir los siguientes objetivos. En primer lugar, de mejorar la norma; después, y en estrecha relación con el propósito anterior, la adecuación del proyecto al Amejoramiento del Fuero, el mayor fomento de la autonomía municipal, el conferirle mayor seguridad jurídica, así como también el proporcionarle mayor sistemática y precisión.

Nos detendremos ahora en dos aspectos parciales pero que, por haber sido objeto de discusión en las dos sesiones de Comisión que han precedido a este Pleno, consideramos requieren el oportuno desarrollo conceptual. Así, en el marco del Amejoramiento del Fuero tengo que aclarar —lo que por otra parte está suficientemente explicado en bastantes de nuestras enmiendas— que en ningún caso se han prejuzgado las prerrogativas ni cuáles van a ser los órganos competentes en materia de infraestructuras viarias. La organización del Gobierno de Navarra dirá en su día si hay un Diputado de Obras Públicas, Urbanismo y Ordenación del Territorio o no. En el caso de que se dividan las atribuciones en tales materias, es evidente que habrá que otorgarles la necesaria coordinación. Creemos importante subrayar también nuestro interés por este aspecto crucial de la Ley: es decir, por las atribuciones de los órganos administrativos competentes en materia de carreteras.

Asimismo, la conexión con Urbanismo y Ordenación del Territorio está más que suficientemente recogida en nuestras enmiendas. Permítaseme que aluda, en esta ocasión y aunque sólo sea de forma velada, a que en este terreno de la Ordenación del Territorio a veces se habla por hablar. Todavía no hay ideas claras en Europa respecto a la relación entre las infraestructuras y la localización espacial de la población y de las actividades. Los modelos empleados hasta el presente no resultan plenamente satisfactorios. No se puede afirmar, desde cualquier perspectiva ideológica, que la ordenación del territorio exige un plan director en el que se contem-

plen los aspectos técnicos y jurídicos de la infraestructura viaria. Las carreteras, sean del orden que sea, son rígidas y por tanto condicionan las estrategias posibles en acciones de orden espacial. Otro caso se daría si Navarra no tuviera una densa red de carreteras, de gran calidad por cierto en general, al menos en el conjunto de los subsistemas viarios nacionales. Una alternativa de ese tipo, una Navarra subequipada en su viario, justificaría plenamente el retraso en la puesta en marcha de una ley como la que aquí se debate. No es este nuestro caso, ni tampoco se han escuchado argumentos que permitan cambiar nuestra postura.

Nuestras enmiendas, repito y finalizo, significan la adaptación y superación de todas las críticas, creo, enunciadas por el PSOE, lo que no obsta para que en Comisión, si se devuelve esta norma, podamos trabajar juntos, con objeto, como ha dicho el señor Presidente, de superar, de modificar y de mejorar todavía más algunos aspectos parciales de la Norma.

De todas maneras, y termino, quiero decir que se ha hablado aquí de errores de bulto y yo me pregunto a mí mismo y pregunto ante esta Cámara si el representante del Partido Socialista se ha leído todas nuestras enmiendas. Termino para hacer una breve alusión también a lo que se ha dicho respecto a la ignorancia en el proyecto de norma de lo referente a los técnicos en caminos. También en este caso nosotros hemos hecho alusión cumplida a este terreno, que nos parecía obvio, y, por lo tanto, hemos aplicado las enmiendas oportunas a este respecto. Nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE: *Muchas gracias, señor Ferrer.*

El señor Añón, por el Grupo Parlamentario de «Unión del Pueblo Navarro», tiene la palabra.

SR. AÑON: *Si me permite el señor Presidente, voy a ser brevísimo.*

SR. PRESIDENTE: *Adelante, señor Añón.*

SR. AÑON: *Gracias, señor Presidente. Aunque nuestro posicionamiento en Comisión fue el de rechazar la norma por las razones que ya expusimos, hoy, después de haber oído las razones expuestas en esta Cámara vamos a cambiar nuestro voto. Nada más. Muchas gracias.*

SR. PRESIDENTE: *Muchas gracias, señor Añón.*

Y no habiendo ninguna otra intervención pedida, vamos a someter a votación la ratificación del acuerdo adoptado por la Comisión de Fomento y Ordenación del Territorio, aprobando la enmienda a la totalidad al Proyecto de Norma General de Carreteras.

¿Señores Parlmaentarios que votan a favor de la ratificación del acuerdo? (PAUSA.)

Pueden sentarse.

¿Señores Parlamentarios que votan contra la ratificación? (PAUSA.)

Pueden sentarse.

¿Señores Parlamentarios que se abstienen? (PAUSA.)

SR. SECRETARIO CUARTO (Sr. Bados): *A favor, 18; en contra, 31; abstenciones, ninguna.*

SR. PRESIDENTE: *Queda, pues, rechazada la ratificación del acuerdo de la Comisión. Y entra en vigor, así, el apartado 2 del artículo 126 del Reglamento Provisional, que dice que si el Pleno no ratificase el Acuerdo de la Comisión, la Comisión iniciará la deliberación sobre el articulado. Es decir, que vuelve a Comisión el texto. Previamente podrá designar, conforme a lo dispuesto en el artículo 123, una Ponencia.*

Ratificación, si procediese, del Acuerdo adoptado por la Comisión de Fomento y Ordenación del Territorio, en sesión celebrada el día 29 de abril de 1982, aprobando la enmienda a la totalidad núm. 1 al Proyecto de Norma sobre construcción, conservación y explotación de la Autopista de Navarra (2.ª Fase), formulada por el Grupo Parlamentario «Unión de Centro Democrático».

SR. PRESIDENTE: *Pasamos al número 2 del orden del día, que trata de la ratificación del Acuerdo adoptado por la Comisión de Fomento y Ordenación del Territorio, en sesión celebrada el 29 de abril pasado, aprobando la enmienda a la totalidad número 1 al Proyecto de Norma sobre construcción, conservación y explotación de la Autopista de Navarra, formulada por el Grupo Parlamentario «Unión de Centro Democrático» y publicada en el* Boletín Oficial *de la Cámara, núm. 22, de 27 de abril de 1982.*

Antes de comenzar el turno en contra, hablará en nombre de la Diputación Foral el señor Lasunción, Ponente de Economía y Hacienda.

Abrimos el turno...

(EL SEÑOR VIGURIA PIDE LA PALABRA.)

Señor Viguria.

SR. VIGURIA: *Para una cuestión de orden. Yo no recuerdo, aunque estuve redactando el Reglamento, si existe la posibilidad de que inicie el debate el representante del ejecutivo, porque de esa forma enmarcaría mejor los restantes turnos. Es decir, expusiera las razones no en el sentido de contra o a favor sino sencillamente las razones que el ejecutivo ha tenido para mandar un proyecto. Y esto me parece que nos pondría mejor en condi-*

ciones de poder seguir el debate. Si es posible reglamentariamente atenderlo, yo se lo agradecería, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: *Sí, gracias, señor Viguria.*

La Mesa ha estado precisamente deliberando sobre este extremo y hemos convenido en esta práctica que hemos seguido, al no poder aplicarse directamente el artículo 134. Este artículo dice que «dictaminado un proyecto en Comisión, el debate en el Pleno podrá comenzar por la presentación que de la iniciativa de la Diputación Foral haga un miembro de la misma que ostente su representación». *Pero, claro, aquí no se trata directamente del proyecto enviado por la Diputación, sino que el texto sometido es un dictamen que está en contra del proyecto de la Diputación. Sólo indirectamente se trata de la iniciativa de la Diputación. Pero, por hilar fino, habíamos convenido al principio en que, a tenor del artículo que he leído antes, que faculta a la Diputación a tomar la palabra siempre que lo pida, hablasen los Diputados al principio del turno en contra. No obstante, si no hubiera ninguna dificultad y los portavoces así lo prefirieran, podría hablar en este momento el señor Lasunción.*

(EL SEÑOR URRALBURU PIDE LA PALABRA.)

El señor Urralburu.

SR. URRALBURU: *Señor Presidente, para apoyar la petición de «Unión del Pueblo Navarro» porque siempre, cuando es de iniciativa de la Diputación, es el Proyecto de la Diputación. Lo que sucede es que, como en este caso, puede que el dictamen no se corresponda con el proyecto y siempre que viene a Pleno ya no es el dictamen que probablemente la Diputación ha pretendido. Por esta razón, si la Diputación tiene derecho a presentar el proyecto, con independencia de que después del debate el fruto de ese debate haya quebrado la posibilidad de salida del proyecto en Comisión, creemos que ampara a la Diputación esa posibilidad. En este sentido, apoyamos la petición de «Unión del Pueblo Navarro».*

SR. PRESIDENTE: *El señor Astráin pide la palabra.*

SR. ASTRAIN: *Sí, para sumarnos también a la petición de la interpretación que se hace tanto por el señor Viguria como por el portavoz del Partido Socialista. Además queríamos recordar a la Mesa en este aspecto que la práctica es que, al no consumir turno, el ejecutivo pueda intervenir cuando crea conveniente. Parece que lo más conveniente para el orden del debate en este momento es que conozcamos cuál es la opinión de Diputación, la defensa de Diputación sobre este tema. Muchas gracias.*

SR. PRESIDENTE: *Muchas gracias.*

No hay ninguna dificultad ni por parte de la Mesa ni por parte de la Presidencia.

(EL SEÑOR ZUFÍA PIDE LA PALABRA.)

¿El señor Zufía, también quiere apoyar esta propuesta?

SR. ZUFIA: *Sí, quería apoyar porque en Comisión parece que una de las razones que también se dieron para apoyar esta enmienda a la totalidad era la falta de información adecuada y suficiente. Si en este momento la representación de la Diputación va a complementar la información anterior, puede servir a los Parlamentarios para que tomemos la posición definitiva.*

SR. PRESIDENTE: *Pues, muy bien. Muchas gracias.*

El señor Lasunción tiene la palabra, al haber sido designado por parte de la Diputación Foral para hablar en nombre de la misma.

SR. LASUNCION: *Señor Presidente, señora y señores Parlamentarios, la Diputación Foral en sesión de 28 de octubre de 1970 adoptó el acuerdo de llevar a cabo la Autopista de Navarra mediante el sistema de concesión administrativa, en régimen de peaje. El Estado apoyó posteriormente su construcción al incluir dicha Autopista en el III Plan de Desarrollo Económico y Social aprobado por la Ley 22/1972, de 10 de mayo, como uno de sus objetivos prioritarios, y al promulgar el Decreto 7/1972, de 21 de julio, sobre construcción, conservación y explotación de la Autopista de Navarra. La justificación de esta última Norma legal se sustenta en el interés que supone para la economía del país el enlace entre la zona norte y las áreas económicas de Levante y Cataluña y, por supuesto, el desarrollo de la actividad socioeconómica de Navarra.*

La planificación de la inversión en el tiempo aconsejó distribuir la ejecución de la Autopista en dos fases diferenciadas. La primera debía unir las localidades de Tudela, Pamplona e Irurzun y la segunda enlazaría Irurzun con el Norte.

Corren hoy los últimos días de mayo del año 1982 y la primera fase de la Autopista de Navarra hace ya algunos años que fue terminada según lo previsto en su momento. Sin embargo, queda pendiente de realizar aquella segunda fase que diera cumplimiento a tantas declaraciones de voluntad e incluso normas legales vigentes todavía sobre lo que estaba concebido como la Autopista de Navarra.

Con esto no quiero aludir, para legitimar la postura favorable de la Diputación a la terminación de la Autopista, a deseos expresos o normas escritas hace ya casi diez años. Los tiempos cambian, a menudo demasiado aceleradamente, y los supuestos de partida en que se basan los pronósticos para la decisión también cambian, y no ha sido una excepción este período de tiempo en el que se han producido circunstancias transcendentales que han roto los planteamientos iniciales. En estas circunstancias tenemos los siguientes hechos:

a) Un deterioro económico universal por la

crisis energética al que se superpone la crisis nacional y más concretamente la vasco-navarra.

b) Modificaciones institucionales que han dado lugar a un cambio sustancial en los canales y los costos de financiación de las autopistas.

Estos cambios tan profundos sobre los primeros planteamientos de la Autopista de Navarra, aconsejan, en nuestra opinión, un replanteamiento del tema a la luz de una realidad distinta y de unos condicionamientos jurídicos y económicos de la primera fase que no podemos olvidar.

La Diputación lleva casi un año estudiando la solución más adecuada, inspirándose siempre, por un lado, en el interés que supone para Navarra disponer de una vía de comunicación tan importante como es una autopista que enlace el Mediterráneo con el Cantábrico y el centro de España con Europa, y, por otro lado, la Diputación ha tenido muy en cuenta las exigencias de prudencia que una decisión de esta envergadura implica. Estas ideas son las que nos han hecho avanzar hasta este momento.

El criterio esencial seguido para la ubicación general de la Autopista de Navarra fue, desde un principio, el de proporcionar una vía rápida y capaz que sirviese de enlace desde el corredor del Ebro, en el extremo sur de Navarra, hasta la Autopista del Cantábrico, en territorio guipuzcoano, de forma que pudiese dar a su través servicio a las necesidades que la demanda de transporte de Navarra tiene planteadas, canalizando el tráfico propio hacia las distintas áreas de atracción, además de cubrir los largos recorridos que, a su través, deberán realizarse y que fundamentalmente son los que se realizan desde el País Vasco y el Suroeste de Francia hacia Zaragoza y Levante y, en buena parte, Soria-Madrid.

De las direcciones fundamentales de dicha demanda ya han quedado resueltas con la construcción de la primera fase, o al menos facilitadas en cuanto a su viabilidad futura, las correspondientes a los siguientes itinerarios. El itinerario Zaragoza-Cataluña-Levante, a través de la unión de la Autopista de Navarra con la Autopista del Ebro y de ésta con las Autopistas Catalana y del Mediterráneo. El itinerario Soria-Madrid, que quedará a corto plazo muy mejorado a través de la adecuación de las carreteras actuales de las provincias de Logroño y Soria y, en un futuro próximo, con el establecimiento de la Autopista Madrid-Guadalajara. Y, a más largo plazo, la prevista Autopista Guadalajara-Zaragoza que, según informaciones de Diputación, discurriría al norte del Moncayo. Y el itinerario, por último, Vitoria-Burgos, y a su través, a toda la zona Oeste, e incluso como alternativa a Madrid, que queda ya accesible para todo el territorio navarro a través de la actual autopista desde su enlace de Irurzun, por la actual carretera a Vitoria.

Tal como se deduce de lo anterior, resta para un esquema completo una única área pendiente de soluciones, a medio y largo plazo, la que es precisamente objeto de este debate de hoy y que es la segunda fase de la Autopista de Navarra. Es decir, el área Norte, entre Bilbao y la Frontera francesa de Behobia.

El estudio previo de la segunda fase relacionado en los antecedentes técnicos ha tratado de definir la solución óptima para un abanico de posibilidades intermedias con el análisis de las siete alternativas allí estudiadas y que han sido reducidas a tres fundamentalmente y que pueden resumirse, en cuanto a la segunda fase de la Autopista de Navarra, me refiero en este momento, a las siguientes. Aproximación al área de Tolosa-Beasáin que, a través de la CN-I, actualmente desdoblada, y de la posible y futura autovía Beasáin-Vergara, significaría el establecimiento de la comunicación de San Sebastián y posteriormente de Bilbao con Pamplona con cierta capacidad a cambio de utilizar de forma permanente un tramo, desde la conexión en Tolosa con la CN-I desdoblada hasta San Sebastián y también hacia Francia, a través de una autovía de muy difícil mejora.

Segunda posibilidad sería la aproximación directa e independiente al área de San Sebastián que busca las ventajas anteriores y, a la vez, se trataría de obviar el problema de saturación de la CN-I, facilitando con ello su funcionamiento futuro, además de establecer directamente el eje Pamplona-San Sebastián y, a través de la Autopista del Cantábrico, los ejes Pamplona-Frontera francesa y Pamplona-Bilbao. A cambio de sus ventajas, resulta de un coste apreciablemente más elevado, con una superior ocupación de terrenos y un mayor recorrido para el tráfico procedente de Bilbao y su entorno.

Y la tercera posibilidad es la aproximación directa a la frontera de Behobia y, desde este punto, por la Autopista del Cantábrico resolver los enlaces de Bilbao y San Sebastián.

De la relación de beneficios de usuarios-costes de establecimiento resulta que las soluciones que busquen la zona Sur de San Sebastián son las más adecuadas desde el punto de vista de una red económica y coordinada de transporte regional, pues permiten resolver todos los itinerarios conjuntamente y con una calidad proporcional a su importancia.

Como ya se ha indicado en los antecedentes técnicos, el Estudio Previo E7-SS-020 intenta resolver satisfactoriamente el problema que hubiese representado para todos conectar la Autopista de Navarra únicamente con la CN-I o, alternativamente, establecer una penetración directa y descoordinada con la Red Comarcal.

Por todo lo anterior, se ha previsto la prolongación de la Autopista de Navarra para conectar en los alrededores de Andoain con la Red Arterial Comarcal y se ha adoptado como alternativa viable de trazado el Valle de Leizarán.

Por este trazado recomendado, la entrada a San Sebastián quedará a 78 km. del centro de Pamplona,

con ahorro de 10 km. sobre el itinerario actual por Azpíroz, sin tener en cuenta factores como la velocidad, seguridad, etc., y de 30 km. respecto a Velate; la frontera francesa quedaría a 98 km. del itinerario completo por autopista, frente a los 88 kilómetros actuales por Velate. Relaciones que, con el establecimiento de las vías previstas en la Red Comarcal, aún mejorarán sensiblemente.

Después de este análisis del trazado y una vez decidido el trazado de la 2.ª fase de la Autopista, no en sus detalles, en líneas generales, es preciso en este momento analizar las fórmulas que existen para llevarla a cabo. Desde un punto de vista económico-administrativo, las alternativas que dispone la Administración Foral para construir, conservar y explotar la segunda fase de la Autopista son fundamentalmente las siguientes:

Una ejecución directa, al igual que realiza otras obras de inversión.

Una ejecución en régimen de concesión administrativa, sería la otra alternativa, y que a su vez esto se podría llevar a cabo:

— A través de una sociedad concesionaria exclusivamente privada, o a través de una sociedad concesionaria en la que parcialmente participase también la Diputación Foral en calidad de socio.

La elección «ex novo» de la mejor solución debería realizarse atendiendo exclusivamente a criterios de eficiencia económico-administrativa. No obstante, es preciso tener en cuenta dos importantes elementos que pueden influir también sobre la decisión final.

El primer elemento al que deseo hacer referencia, es el derecho de opción de la actual empresa concesionaria a la construcción, conservación y explotación de la segunda fase. Entiendo en su contexto la decisión de la Diputación de conceder a la actual concesionaria dicho derecho de opción, porque, como anteriormente he dicho, la Autopista de Navarra no se concibió como dos autopistas que llegarían a unirse, sino como una sola autopista a realizar en dos fases.

No voy a entrar ahora en el análisis jurídico de este derecho y las consecuencias que del mismo se derivan. Tan sólo quiero decir que este derecho sigue vigente, está ahí, y por tanto es preciso tenerlo en cuenta cuando sea preciso para tomar la decisión al respecto.

El otro importante elemento a tener en cuenta en la decisión sobre la formulación económico-administrativa de la 2.ª Fase no es la naturaleza jurídica sino económica. Este elemento no es otro que la situación económico-financiera de la actual concesionaria de la 1.ª Fase y su posible repercusión para la Hacienda de Navarra.

Permítame, señor Presidente, que me detenga un momento en este punto de mi exposición porque considero del máximo interés un conocimiento exacto del mismo por parte de los señores Parlamentarios a la hora de tomar su última decisión.

Las previsiones que sirvieron de base al Plan Económico-Financiero de la Concesión han ido viéndose incumplidas sistemáticamente por circunstancias absolutamente ajenas a su gestión. Estas circunstancias que he mencionado también anteriormente han tenido las siguientes consecuencias para la Concesionaria:

— Un gran incremento en el costo de las obras.

— La importantísima subida de los precios de los carburantes ha provocado la reducción del tráfico en lugar de los aumentos previsibles y en una autopista sabemos que el tráfico son las ventas.

— Tercera consecuencia importante ha sido un encarecimiento del coste del dinero al cerrarse el mercado institucional para las emisiones de obligaciones de la Concesionaria, problema que fue solucionado mediante la ley del aval que permitió acudir a la financiación mediante crédito exterior.

Y, por último, la inexistencia de la prevista 2.ª Fase, que no ha producido en la primera los tráficos inducidos previsibles.

Estos desajustes en los planes financieros —es decir, incremento de costos y reducción de ingresos—, son en la situación actual de muy difícil reconducción hacia situaciones de equilibrio a corto o a largo plazo, si partimos del hecho de que la explotación de la 1.ª Fase de la Autopista no es una explotación rentable y, por tanto, no es una explotación capaz de generar por sí sola autofinanciación suficiente para devolver al menos la financiación ajena que existe en este momento.

Este problema, por otra parte, no es únicamente propio de la Autopista de Navarra y por eso el Estado, con una casuística amoldada a cada una de las concesiones de las diferentes autopistas que existen en España, está también acometiendo el problema intentando que se reconstruya el equilibrio económico-financiero previsto en el momento de otorgar la concesión, equilibrio que fue utilizado como base para el estudio financiero de la misma.

Sin embargo, la inacción de la Administración Foral abocaría a la concesionaria en un plazo limitado al incumplimiento de las obligaciones y posiblemente a la quiebra, y tendría para la Hacienda de Navarra consecuencias tasadas importantísimas. Entre estas consecuencias tasadas, señor Presidente, están las obligaciones en que se encuentra comprometida la Hacienda Foral con los acreedores de la concesionaria y éstas son:

— Responsabilidad por avales hasta 9.000 millones de pesetas que serían exigibles inmediatamente por los acreedores.

— Responsabilidad patrimonial por valor de unos 6.350 millones de pesetas, ya que la Autopista revertiría a la Diputación según el contrato de concesión.

— Y otras responsabilidades también valorables por modificaciones del contrato de concesión inicial o exigibles por la empresa en cuanto perjudicada por hechos al margen de su competencia.

Lo anterior puede suponer para la Hacienda de Navarra más de 15.000 millones de pesetas exigibles por los acreedores.

Por otro lado, además, señor Presidente, existirían sin duda consecuencias negativas para la Diputación Foral de difícil valoración, como son, por ejemplo, la imagen pública de la Administración Foral y de su Hacienda que quedaría malparada y desprestigiada, y además se produciría un efecto negativo en el mercado exterior de capitales con posibles repercusiones en cadena para el resto del sector de autopistas.

Pero si con toda certeza las consecuencias pueden ser la citadas, no podemos cruzarnos por tanto de brazos y esperar a que se produzcan. Y en esta línea de pensamiento positivo caben tan sólo dos posibles soluciones que podrían evitarlas: un aumento del límite de los avales concedidos hasta la fecha o comenzar la construcción de la 2.ª Fase de la Autopista.

La primera solución sin ir acompañada de la segunda sólo supondría aplazar algún tiempo el problema, que además se agravaría en sus consecuencias, ya que las responsabilidades de la Administración Foral por avales prestados sería naturalmente superior a esos 9.000 millones de pesetas que he citado, y además, naturalmente, el verdadero problema de rentabilidad económica, que viene de la inexistencia de la 2.ª Fase, seguiría sin solucionarse.

La segunda solución pasaría por la inmediata iniciación de las obras de la 2.ª Fase, poniendo en marcha con ello todos los mecanismos financieros en que se basa la financiación de una concesionaria de autopistas.

Pero para que esta posible solución pueda ser considerada como la solución más idónea para la Administración Foral, debe ser valorada atendiendo a la posible viabilidad de la empresa una vez construida la 2.ª Fase de la Autopista de Navarra y atendiendo a la posibilidad de otras alternativas más rentables para Navarra, no sólo desde el punto de vista económico sino también desde el punto de vista social.

Con estas preguntas que podemos hacernos antes de tomar una decisión sobre la mejor fórmula económico-administrativa, estamos otra vez en el fondo del problema, pero ya por lo menos conocemos dos importantes elementos a tener en cuenta en la decisión: la situación de la concesionaria y su futuro a corto plazo y la posible solución a esta situación mediante la construcción de la 2.ª Fase, como mejora a medio plazo de la rentabilidad de la explotación.

De todo lo anterior podemos deducir que, salvo en el caso de financiar la Autopista con cargo a los Presupuestos Generales de Navarra —ejecución directa de la Administración—, cualquier otra solución pasa por la viabilidad económica de la explotación de la Autopista. Naturalmente, si la Diputación construye con cargo a su Presupuestos la 2.ª Fase de la Autopista los flujos de tráfico, ya al no ser la ventas de una determinada empresa, no tiene interés para nosotros. Es sencillamente una decisión política y social, pero estamos defendiendo la versión del peaje.

Analicemos a continuación —no me queda mucho, señor Presidente—, la posibilidad de financiar la 2.ª Fase de la Autopista con cargo a los Presupuestos Generales de Navarra, es decir, mediante ejecución directa de la obra por Diputación. Esta solución supondría unas inversiones plurianuales de unos 25.000 millones de pesetas en cinco años, que producirían los siguientes efectos en las finanzas forales. El volumen de inversión tan importante destinado a una sola obra pública durante varios años condicionaría sin duda la futura política en esta materia, ya que exigiría todos los recursos disponibles para otras alternativas de inversión e incluso los de mantenimiento de viejas inversiones. Además, una decisión de esta naturaleza provocaría, sin duda, el rescate, el incumplimiento o la quiebra de la concesionaria de la 1.ª Fase, por los siguientes motivos, ya que no se solucionaría su situación financiera a corto plazo y además establecería una confrontación de criterios entre las dos fases, una con peaje, la segunda sin peaje, que, sin duda alguna, se resolvería a favor de no cobrar peaje.

El tercer efecto sobre las finanzas forales sería que, sin duda, cargaríamos sobre una única generación o, mejor dicho, sobre una única legislatura, que sería la próxima, unos costes que deben imputarse realmente a varias generaciones, lo que nos llevaría a defender como solución más equitativa el endeudamiento.

Y el último, el cuarto efecto sobre la Hacienda de Navarra es que la Autopista sería financiada exclusivamente por navarros, cuando un servicio público de esta naturaleza parece que será utilizado y es utilizado más intensamente por no navarros.

Todas estas razones hicieron inclinarse a la Diputación, y lo siguen haciendo hoy día, por una financiación mediante peaje, lo que requiere una concesionaria como medida más eficaz, una concesionaria que se encargue de la construcción, conservación y explotación de la Autopista. Pero, como he dicho anteriormente, señor Presidente, la fórmula económico-administrativa de la concesión exige la viabilidad económica de la explotación posterior de la Autopista, si van a pasar suficiente número de coches o no. En este sentido, se han realizado los correspondientes estudios económicos para saber de su viabilidad y las conclusiones de todos ellos, con ligeras variaciones, llegan al punto común de considerar viable la Autopista de Navarra siempre que se realice la 2.ª Fase de acuerdo con el

trazado que la Diputación aprobó en su día y que he expuesto.

Partiendo de este hecho, la construcción de la 2.ª Fase en régimen de concesión administrativa supondría trasladar los costes de la inversión al usuario, posibilitando y haciendo compatibles con la Administración Foral la financiación de otras alternativas de inversión con cargo a los Presupuestos Generales de Navarra. Supondría la realización de toda la Autopista bajo el mismo régimen económico-administrativo. Y, por último, supondría la obtención de recursos financieros del mercado exterior que tendría un importante efecto reactivador en Navarra y que serían devueltos a largo plazo, en su mayor parte por capitales no navarros dado el mecanismo de peaje.

Sin embargo, si optamos por un modelo económico-administrativo de concesión, tesis que mantiene la Diputación a la vista de la argumentación anterior, hemos de preguntarnos a continuación, como un paso más en nuestra forma de razonar, qué papel debe jugar la Administración Foral en la concesionaria. En otras palabras, si la Administración se debe limitar a ser un contratante inicial y a mantener un mero servicio de control administrativo y legal o, por el contrario, debe participar en los riesgos económicos de la concesión asumiendo a cambio un control financiero —mayoritario o minoritario— sobre la concesionaria.

La elección entre una y otra solución debe ser resuelta teniendo en cuenta las siguientes variables que conforman la ecuación: la voluntad del sector privado de no asumir riesgos en la 2.ª Fase; la voluntad de la Administración para actuar supletoriamente a la iniciativa privada o de participar patrimonialmente en la sociedad concesionaria, asumiendo los riesgos del socio; y, por último, la situación de la actual concesionaria de la 1.ª Fase y la voluntad de buscar las soluciones más adecuadas.

Conjugando todas estas variables, entre las que siempre se encuentra la voluntad favorable de la Diputación para lograr la mejor solución, se ha optado por un camino abierto que pueda conducirnos casi con seguridad a una solución en la que la Administración participará en un porcentaje del capital social de la actual sociedad concesionaria a desembolsar conforme se vayan realizando las inversiones. Dichos desembolsos en ningún caso, como dice el Proyecto de Norma que se ha sometido a Comisión, no serán superiores al 25 % de la inversión. El restante 75 % de la inversión será financiado con deuda exterior.

He dibujado, señor Presidente, en mi exposición lo que es el Proyecto de Norma remitido por la Diputación, aunque estamos hoy debatiendo el dictamen de Comisión, pero, como se ha dicho anteriormente, es lo contrario y sirven las explicaciones para el debate de fondo. En el mismo, en ese Proyecto de Norma se define perfectamente el modelo económico-administrativo a seguir para la realización de la 2.ª Fase, así como los posibles desembolsos a realizar por la concesionaria durante el presente ejercicio, que son esos 500 millones de pesetas que se citan en el artículo número 4 y que se desembolsarán o no se desembolsarán, según como vayan las negociaciones en el futuro y si el Parlamento Foral aprueba el Proyecto de Norma en su momento.

Señor Presidente —y termino— y señores Parlamentarios, después de todo lo dicho, yo abogo por el rechazo del Dictamen aprobado por la Comisión y con ello abogo por el apoyo al Proyecto de Norma enviado por Diputación, ya que supone su aprobación en su momento, no hoy, el rechazo de ese Dictamen supone un apoyo moral valiosísimo para negociar con el Estado.

Por otra parte, debo de informar a la Cámara que, de acuerdo con el mandato que recibí de la Diputación, he tenido reuniones con los Consejeros de Hacienda y Obras Públicas del Gobierno Vasco y recientemente visité también al Presidente don Carlos Garaicoechea. El Gobierno Vasco, en cuyo territorio se tienen que construir 16 ó 17 km. de autopista como una unidad única, está de acuerdo en hacer su parte y en responder con la altura que se requiere. Y también está de acuerdo en las líneas maestras de todo el planteamiento económico-administrativo que la Diputación defiende.

Pero, sin embargo, el principal valor del Proyecto una vez convertido en Norma parlamentaria será el importante paso que supone en el desarrollo socio-económico de Navarra. Con la incorporación de España en el Mercado Común Europeo, Navarra puede pasar a ser uno de los principales nudos de comunicaciones en el Sur de Europa, con infraestructura de gran valor estratégico para poder aspirar a mayores cotas de desarrollo económico.

Pero si ésta es nuestra visión de futuro, el presente nos recuerda que en Navarra, hoy, la cifra de parados asciende a 25.000 personas, de las que 5.400 pertenecen al sector de la construcción, sector que sufre una tasa de paro del 30 % aproximadamente.

Señor Presidente, la construcción de la Autopista empleará directamente a unas 1.000 personas e indirectamente a 500 aproximadamente, a lo que habría que añadir el importante tirón que esta gran obra supondría para los sectores privados de la construcción. Señores Parlamentarios, hagamos la Autopista. Pienso que merece la pena. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE: *Muchas gracias, señor Lasunción.*

¿Portavoces que van a intervenir en el turno a favor de la ratificación del Acuerdo adoptado por la Comisión de Fomento y Ordenación del Territorio? (PAUSA): *señor Del Burgo, por UCD. El señor Del Burgo, portavoz centrista, tiene la palabra, por un tiempo de hasta quince minutos.*

SR. DEL BURGO: *Señor Presidente, señora y señores Parlamentarios, me ha encomendado el Grupo Parlamentario de UCD la defensa de la posición de nuestro partido en relación al Proyecto de Norma sobre construcción de la segunda fase de la autopista de Navarra. Pudiera sorprender, a primera vista, que nuestro Grupo propugne la devolución del proyecto a la Diputación Foral. ¿Es que UCD no quiere terminar la Autopista de Navarra? ¿Va a consentir UCD la quiebra de la sociedad concesionaria de la primera fase? ¿En una situación de grave crisis económica, se opone UCD a la realización de una gran obra de infraestructura que supondría el empleo de un porcentaje significativo de nuestro actual nivel de paro?*

Estos interrogantes tienen una sencilla respuesta. UCD quiere concluir esa gran obra de infraestructura que es la autopista. UCD considera que la segunda fase de la autopista es una inversión capaz de incidir positivamente en paliar los efectos de la crisis económica. UCD no desea en absoluto la quiebra de AUDENASA. Pero UCD pretende que la decisión final y definitiva se adopte tras una reflexión profunda de las ventajas e inconvenientes de las diversas opciones que pueden plantearse. UCD quiere que el Parlamento Foral asuma la responsabilidad última de un proyecto de indudable trascendencia para Navarra. Y por eso, por entender que el interés general de nuestra Comunidad Foral debe primar sobre cualquier otra consideración, UCD entiende que no se puede aceptar el proyecto que se sometió a la aprobación de la Cámara porque está insuficientemente informado, es técnicamente deficiente y, sobre todo, no sirve en absoluto para desarrollar el fin que pretende conseguir.

Dicho esto, quiero dejar constancia de que si en la Diputación Foral di mi voto afirmativo al proyecto que ahora debatimos, la reflexión llevada a cabo en el seno de mi Grupo Parlamentario me ha convencido de que el mejor servicio que en este momento podemos prestar a Navarra es la devolución del proyecto, no para su archivo «sine die» sino para que inmediatamente la Diputación Foral presente a la consideración del Parlamento un nuevo proyecto en el que se despejen, previo contacto con el Gobierno y la propia sociedad concesionaria de la primera fase, una serie de incógnitas que gravitan sustancialmente sobre esta cuestión y que no han sido aclaradas.

Que la construcción de la segunda fase, es decir, la terminación de la autopista es necesaria no admite discusión. La autopista se concibió para enlazar dos áreas económicas —la del País Vasco y el Mediterráneo—, al tiempo que para potenciar la posición de Navarra como región bisagra entre la zona cantábrica y la depresión del Ebro. A veces se ha reprochado a la Diputación que tuvo más prisa por llevar la autopista hacia el Sur que conducirla hacia el Norte. Lo único cierto es que si la autopista se dividió en dos fases fue porque la concesión en territorio navarro no ofrecía ningún problema, mientras que la salida a territorio guipuzcoano exigía la determinación del punto de enlace por el Ministerio de Obras Públicas así como la definición jurídica de la competencia para realizar la concesión fuera de territorio foral, circunstancia esta última todavía no resuelta.

No estamos en contra ni de la construcción de la segunda fase ni de la consideración de toda la autopista como una sola unidad de explotación desde el punto de vista económico. Lo que motiva nuestra actitud es que no debemos aprobar un proyecto que parte de unas premisas que no han sido discutidas por el Parlamento ni se sustentan en planteamientos rigurosos y serios y, además, puede conducir a unas consecuencias económicas capaces de lesionar gravísimamente los intereses de la Hacienda Navarra en el futuro, al agotar su capacidad financiera para afrontar otras inversiones absolutamente necesarias para el desenvolvimiento económico y social de nuestra Comunidad.

El proyecto —y lo hemos visto en la exposición anterior— está sustentado en el temor a la quiebra de la sociedad concesionaria, con las repercusiones de índole económica que tendría para Navarra esta contingencia. Pero no existe un informe jurídico y financiero de las consecuencias de la quiebra. No dudamos que se derivarían graves perjuicios. Mas no se han cuantificado en un informe jurídico-técnico fiable tales perjuicios ni se han estudiado sus repercusiones en la Hacienda de Navarra.

El proyecto parece inspirarse en los siguientes planteamientos: salvemos la primera fase de la autopista mediante la construcción de la segunda. Ello permitiría dar unidad económica a la explotación de toda la autopista, de forma que los actuales límites de aval, prácticamente agotados, se modifiquen y amplíen a través del señalamiento de la nueva capacidad de endeudamiento abierta para financiar la segunda fase. Además, el proyecto incluye una esperanza. La apertura de la segunda fase provocará la captación para la primera de un importante nivel de tráfico que en este momento, ante las dificultades de llegar hasta Irurzun o Pamplona por Azpíroz o Velate, prefiere otras vías de acceso a la meseta o al área mediterránea.

Mientras se alcanzan los umbrales de rentabilidad, será precisa una constante refinanciación de miles y miles de millones de pesetas, hasta que los ingresos procedentes del peaje produzcan lo suficiente como para amortizar los créditos concertados, circunstancia que no es previsible —aunque tampoco se ha aportado ningún estudio al respecto— que ocurra hasta dentro de varios lustros.

Pues bien, ni siquiera en la hipótesis de que se admita como válido este planteamiento, el proyecto de Norma sirve tal y como está redactado.

No hay duda de que el punto clave para llevar a cabo la concesión de la segunda fase y la fusión de ambas fases en una sola unidad económica lo constituye el otorgamiento de aval y seguro de cam-

bio a la sociedad concesionaria. Aval y seguro de cambio que han de concederse por el Estado, ya que Navarra ni puede garantizar las fluctuaciones de la moneda ni sus avales son suficientes ante los Bancos extranjeros.

El proyecto se refiere al aval del Estado ciertamente y a la necesidad de la modificación de las previsiones contenidas en la Ley de 1978. Sin embargo, y léanlo los señores Parlamentarios no aborda el principal problema, que no es el de conseguir que la autopista se contemple como una sola unidad, sino que los avales sean asumidos íntegramente por el Estado, sin el contraval de la Diputación o, cuando menos, con la concertación de condiciones especialísimas de pago, de forma que no se colapse la Hacienda de Navarra en caso de ejecución. En estos momentos, los avales prestados por la Diputación ascienden a casi 9.000 millones de pesetas, cifra muy importante aunque asumible todavía no sin grave quebranto. Mas, ¿qué ocurriría si hubiera que hacer frente a los cuarenta, cincuenta o sesenta mil millones de pesetas a que presumiblemente ascenderá la deuda de la sociedad concesionaria antes de que se alcance el punto de inflexión a partir del cual los ingresos del peaje serían suficientes?

Hay razones muy poderosas que justificarían una petición al Estado para que se haga cargo con exclusividad de la garantía de nuestra autopista, al igual que lo hace con las restantes sociedades concesionarias españolas.

Cierto es que la decisión de construir la autopista se adoptó por los poderes forales. Pero no es menos cierto que la Administración Foral sustituye al Estado en esta materia y su decisión mereció la total conformidad de aquél al incorporar nuestra autopista a la red nacional, atribuirle el papel de servir de enlace entre la autopista del Ebro y la del Cantábrico y facilitarle el marco jurídico financiero que excedía de las competencias de Navarra.

No es ningún secreto que todas las autopistas de España, salvo alguna excepción catalana, estarían en una situación muy próxima a la quiebra legal, sino fuera porque la consideración de la refinanciación como inversión supone que, contablemente, luzca un equilibrio patrimonial que en la realidad no existe.

La crisis de las autopistas —y la de Navarra no es ninguna excepción— es consecuencia directa del cataclismo provocado en la economía occidental a raíz de la galopante subida del precio del petróleo. La opulencia europea, fundamentada en la baratura de los crudos, sufrió un duro golpe cuando los países productores se dieron cuenta del filón que tenían en sus reservas petrolíferas. La mayor parte de las autopistas se construyeron sobre unas previsiones de tráfico —y eso se ha dicho aquí— que la crisis se ocupó de destruir. Ni una sola de las proyecciones que figuraban en los pliegos de condiciones ofrecidas por la Diputación como base de licitación se ha cumplido. De haberse mantenido las conclusiones de los estudios de tráfico, muy probablemente no estaríamos en estos momentos debatiendo el tema de la autopista. La segunda fase hubiera sido una consecuencia prácticamente obligada de la terminación de la primera.

Pero no ha sido así y todos los cálculos de rentabilidad y de previsiones financieras han quedado sobrepasados por una realidad angustiosa. De ahí que no tenga nada de extraño que nuestra concesionaria se encuentre en serias dificultades. Y por eso es absolutamente necesario recabar la solidaridad nacional, máxime cuando a nivel de las demás sociedades concesionarias el Gobierno viene arbitrando las soluciones precisas para evitar la quiebra del sector.

Es preciso plantear al Gobierno que la autopista de Navarra carece de sentido si Irurzun es su comienzo o su final. Que es indispensable terminar la autopista. Que es preciso afrontar las dificultades financieras de la primera fase. Que resulta indispensable que el Estado coopere en un proyecto que beneficia no sólo a Navarra sino al resto de España y que puede ser de vital importancia para una estrategia europea de comunicaciones, pues no se puede olvidar que el eje París-Madrid pasa necesariamente por Pamplona. Todo esto es lo que hay que plantear al Gobierno y resolverlo antes de adoptar la decisión de cómo hay que construir la segunda fase, si en régimen de concesión administrativa mediante opción de la concesión actual o mediante concurso libre, o si mejor sería constituir una sociedad de capital público con fórmulas de financiación institucional y exterior avaladas por el Estado.

Por eso, decir que se pretende modificar la Ley del Aval, como dice el proyecto, para obtener una sola unidad de explotación es absolutamente insuficiente, todo ello sin entrar a considerar si es necesario que el Parlamento faculte algo para lo que la Diputación tiene competencia como consecuencia de la función de iniciativa inherente a su acción de gobierno.

Innecesario es, también, disponer que la Diputación dé a conocer a la sociedad concesionaria de la primera fase los criterios de construcción de la segunda, por cuanto ello viene obligado del propio contrato de concesión vigente.

Tampoco está claro el porqué de la previsión del suplemento de crédito de 500 millones, porque si es para adquirir acciones de la sociedad concesionaria ello no debe hacerse hasta que la adjudicación de la concesión se haya efectuado y, además, dado que las aportaciones de capital se llevan a cabo de manera proporcional a las inversiones realizadas en la construcción, previsiblemente en 1982 no sea necesario desembolsar dicha cantidad sino otra muy inferior.

Por otra parte, el proyecto de Norma, aunque resulte aprobado tal cual está, no permite la adju-

dicación de la concesión, salvo que sea el Estado el que acepte en exclusividad y eso no se dice en el proyecto, la prestación de la garantía de los créditos exteriores de la futura sociedad concesionaria. La Ley de Aval del Estado, y esta es la clave del problema, presupone la garantía de la Diputación Foral. En consecuencia, aunque el Estado se comprometa a avalar y fije la cuantía de su garantía teniendo presente no sólo la segunda fase sino también las necesidades de refinanciación de la primera, la Diputación antes de proceder a la adjudicación de la concesión deberá presentar a la consideración del Parlamento las líneas generales de la construcción, conservación y explotación, y sobre todo, la cuantía de los avales a prestar por la Hacienda de Navarra, pues sin este requisito carecería de valor jurídico el otorgamiento de la concesión.

Se podrá argüir que todos estos defectos del proyecto deberían subsanarse en Comisión, pero ello no es posible porque en este momento no se puede señalar la cuantía de los avales que, en su caso, deba prestar la Diputación. Ni se está en condiciones de definir el régimen de concesión en territorio guipuzcoano, sin cuya concreción sería temeraria la iniciación de las obras, y no basta conversaciones con el Gobierno Vasco sino resoluciones administrativas. Ni existe tampoco un plan financiero de la segunda fase ni de las dos fases integradas. Ni se ha informado al Parlamento hasta hoy cuál es el trazado ni se ha estudiado, tampoco se ha estudiado si el que en su día señaló el Ministerio de Obras Públicas sigue siendo el más idóneo a la vista de las actuales circunstancias. Ni hay tampoco un informe sobre la situación financiera de la actual concesionaria o, mejor aún, sobre las consecuencias que se derivarían de su quiebra ni de otras soluciones como su rescate, caso de que éste sea posible legalmente, o de la rescisión de mutuo acuerdo. En una palabra, faltan datos esenciales para poder configurar una Norma que sirva de marco adecuado para las actuaciones inmediatas de la Diputación.

Para nosotros, el camino a seguir es la devolución del proyecto. Pero, inmediatamente, sin pérdida de tiempo, negóciese con el Gobierno una fórmula excepcional para resolver el problema financiero que, a corto plazo, pueda afectar a la sociedad concesionaria de la primera fase. Estúdiese, simultáneamente, si la fórmula de la concesión es la más adecuada o cabe utilizar otras fórmulas de carácter mixto o íntegramente públicas. Compruébese si la sociedad concesionaria actual está dispuesta a ejercer su derecho de opción y en qué condiciones. Analícense las consecuencias jurídicas y financieras en caso de quiebra o resolución bilateral del contrato de concesión. En una palabra, resuélvanse las incógnitas que se ofrecen en este momento ante nosotros.

Y no se nos invoque como arma arrojadiza la hipótesis de esa inminente quiebra o la situación de paro que desgraciadamente padecemos. Nuestra postura es fruto de la reflexión serena y responsable. Queremos saber dónde estamos y, sobre todo, hacia dónde vamos. Podremos equivocarnos, pero nadie podrá reprocharnos el no haber puesto todos los medios a nuestro alcance para evitar que una decisión irreflexiva obligue a los que nos sucedan a innecesarios sacrificios. Sus señorías tienen la palabra.

SR. PRESIDENTE: *Muchas gracias, señor Del Burgo.*

(EL SEÑOR LASUNCIÓN PIDE LA PALABRA.)

El señor Lasunción puede hablar, siempre como portavoz designado por la Diputación Foral en este caso.

SR. LASUNCION: *Por supuesto, señor Presidente. Solamente para replicar al señor Del Burgo, portavoz de UCD, antes de que los Grupos Parlamentarios comiencen su turno.*

El señor Del Burgo dice que está insuficientemente informado. Que yo sepa existen y han existido en todo momento en el trámite que este proyecto de Norma ha tenido en la Comisión correspondiente, todas las posibilidades que el Reglamento da para cumplimentar este hipotético fallo, como es información escrita, como es la comparecencia del comisionado, en este caso yo mismo, por la Diputación para llevar el tema de la autopista, como es la presencia de altos funcionarios de la casa si algún Grupo Parlamentario lo hubiese deseado. Por tanto, si no han ido es porque la UCD no lo ha pedido.

Por otra parte, el señor Del Burgo dice que no se haga hoy nada y negóciese inmediatamente con el Estado. Yo quiero decir que una negociación con el Gobierno en estos momentos, en una situación política bastante precaria, me parece que sería bastante poco fructífera, además de que, si lo fuese estaría ya a punto de terminar el actual período de sesiones, con lo cual no íbamos a hacer aquí nada antes de octubre o noviembre, sin ninguna duda, lo cual quiere decir que la actual concesionaria habría ya quebrado, y con esos 16.000 millones de pesetas que van a caer en los brazos de la Hacienda de Navarra no sé yo qué posibilidades financieras iba a tener a partir de ese momento la Diputación de participar ni a título de socio, ni a título de nada en la construcción de la segunda fase de la autopista. Probablemente era un tren que habíamos perdido y estoy absolutamente convencido de que es este tren.

El señor Del Burgo dice que hay muchas dudas que no están aclaradas, pero la verdad es que hasta esa misma frase la tenía escrita. Por tanto, ya venía con la premeditación de que había dudas que no estaban aclaradas y, por tanto, mi intervención anterior de muy poco ha servido, ni por tanto han servido los contactos con el Gobierno Vasco, ni los contactos con grupos políticos aquí presentes

que se ha molestado, con un gran sentido de la responsabilidad, en tener más información.

Que no se aborda el principal problema que son los futuros avales. Yo estoy convencido de que algún Grupo Parlamentario va a tratar este asunto también.

Por último decir, a título de información, a la Cámara que, en el caso de que la segunda fase de la autopista se lleve a cabo, como acabo de defender, en régimen de concesión económico-administrativa y participando la Diputación, desembolsando la Diputación el 25 por 100 de las inversiones como capital, eso representaría un desembolso aproximado de 5.000 millones de pesetas en cinco años, es decir, 1.000 millones de pesetas al año. Eso es algo que los Presupuestos Generales de Navarra, la Diputación Foral se lo puede permitir. Pero es que además, señores Parlamentarios, además, en el momento que nosotros en Navarra estamos realizando una obra de 5.000 millones de pesetas al año —25.000 en los cinco años— tenemos unos ingresos, aunque sea, digamos, poco elegante hablar de estas cosas pero también es así y es información para ustedes, tenemos entre ITE y entre las retenciones a la mano de obra directa que se crea, tenemos unos ingresos de unos 400, 420, 390 millones de pesetas al año, con lo cual estamos desembolsando neto 600 millones de pesetas aproximadamente.

Nada más. Era solamente esto, señor Presidente, para aportar esta pequeña información adicional a los grupos y rechazar la crítica de insuficiente información y dice el señor representante de UCD, técnicamente deficiente. Técnicamente no es deficiente sino que técnicamente es amplia, son frases amplias. La Diputación podrá participar a título de socio. ¿Por qué? Porque hay que negociarlo todo con el Estado y esto tiene que ser lo que apruebe el Parlamento, lo que rechace hoy y apruebe en su día si es que es así, tiene que ser un gran marco donde se le dé a la Diputación capacidad de negociar. Y no se preocupe el Parlamento por los 500 millones de pesetas de crédito extraordinario que se piden para este año porque sin duda alguna, si no hay que gastar ni una peseta no se gastará. La Hacienda de Navarra, para su buen saber y ya lo saben, está en manos de buenos funcionarios.

SR. PRESIDENTE: *Muchas gracias, señor Lasunción.*

¿Para turno en contra de la ratificación del acuerdo piden la palabra? (PAUSA): *los señores Sorauren, Gómara, Zufía y Ezponda.*

SR. ASTRAIN: *Señor Presidente.*

SR. PRESIDENTE: *¿Sí?*

SR. ASTRAIN: *Queríamos plantear una cuestión de orden por el precedente que ha supuesto.*

Creo que no está previsto en el Reglamento la intervención en réplica de un representante de Diputación. Realmente no hemos querido interrumpir por si realmente había alguna información adicional y porque queremos que llegue la mayor información a todos los Grupos Parlamentarios, pero lo que sí creo es que esto no estaba previsto. Y es para saber si esta práctica se va a mantener en el futuro o no se va a mantener, si va a haber siempre un derecho de réplica por parte de Diputación o no y si la van a tener los demás Grupos.

SR. PRESIDENTE: *El artículo 79, apartado 5, dice:* «En nombre de la Diputación Foral podrá hacer uso de la palabra, sin consumir turno, un miembro de la misma designado para ello». *El texto es tan amplio que depende, de hecho, de la interpretación que de la Mesa. Y la Mesa lo ha entendido así, en el sentido de que puede hablar el representante de Diputación siempre que lo pida, sin que por parte de otro Parlamentario haya derecho a réplica.*

(EL SEÑOR ASTRÁIN PIDE LA PALABRA.)

Sí, señor Astráin.

SR. ASTRAIN: *Señor Presidente, es para pedir también una aclaración. Supongo que se refiere a este tipo de debate, no cuando se está defendiendo una moción o un proyecto inicial en que ya tiene una sola intervención. Me estoy refiriendo que hay artículos del Reglamento que están diciendo una sola intervención. Entonces, esa interpretación extensiva no sabíamos a qué se debía.*

SR. PRESIDENTE: *También lo interpretó la Mesa negativamente en el sentido de que pudiera el representante de la Diputación intervenir después de un turno de réplica.*

Para turno en contra, tiene la palabra el señor Gómara.

(EL SEÑOR VIGURIA PIDE LA PALABRA.)

¿Para una cuestión de orden, señor Viguria?

SR. VIGURIA: *Sí señor, si me permite. A mí me parece que, para orientación de los futuros lectores del Diario de Sesiones, sería conveniente que quedase registrado en el Diario de Sesiones, y ahora puede estarlo, el hecho paradójico de que siendo el Gobierno de Navarra la Diputación se dé la circunstancia de que uno de sus miembros esté a favor del proyecto y otro esté en contra. Ya sé que la paradoja se da ahora pero, si no anotásemos esto en el Diario de Sesiones, los futuros lectores se volverían locos. Nada más que esto. Gracias.*

(EL SEÑOR DEL BURGO PIDE LA PALABRA.)

SR. PRESIDENTE: *El señor Del Burgo, ¿para una cuestión de orden también?*

SR. DEL BURGO: *Sí, para una cuestión de orden. Era simplemente preguntar a la Presidencia si en el Reglamento cabe la posibilidad de una intervención en réplica, aunque sea al final, o no. Eso es lo que quiero preguntar.*

SR. PRESIDENTE: *No, no hay turno de réplica.*

SR. DEL BURGO: *Señor Presidente, yo le pediría, haciendo uso de un artículo del Reglamento que dispone que en cualquier momento del debate los Parlamentarios podrían solicitar la lectura de documentos para ilustración de la Cámara. ¿Es así, señor Presidente?*

SR. PRESIDENTE: *Así es, siempre que no sean «notoriamente impertinentes o inútiles», a juicio de la Presidencia.*

SR. DEL BURGO: *¿Puedo hacer un ruego a la Presidencia?*

SR. PRESIDENTE: *¿Cuál es, señor Del Burgo?*

SR. DEL BURGO: *Rogaría que se leyese la memoria que acompaña al Proyecto de Norma sobre la construcción, conservación y explotación de la Autopista de Navarra.*

SR. PRESIDENTE: *La Presidencia va a consultarlo y dentro de unos minutos le responderá.*

(El señor Urralburu pide la palabra.)

El señor Urralburu.

SR. URRALBURU: *Señor Presidente, para una cuestión de orden. Si el problema en que nos encontramos es que cuando, como aquí se discute, los que plantean una enmienda en la totalidad tienen la posibilidad o no de derecho de réplica, haciendo en esto una asimilación de la práctica con los que presentan una moción que constituye un debate de totalidad, nosotros estamos a favor de que la Presidencia interprete extensivamente el Reglamento, de tal manera que cada Grupo Parlamentario cuando trae una enmienda a la totalidad pueda cerrar con réplica, bien entendido que a los Grupos Parlamentarios posteriormente les asisten la explicación de voto. Porque este precedente sería bueno, puesto que éste es un debate de totalidad al estilo que las mociones que constituyen, en ese sentido, un debate a la totalidad.*

SR. PRESIDENTE: *Lo que sucede es que en este caso no se trata de una enmienda directa a la totalidad, sino sólo indirectamente, puesto que se trata de ratificar el acuerdo de la Comisión aprobando la enmienda a la totalidad.*

SR. URRALBURU: *Sí, señor Presidente. De la misma manera, si me permite insistir en el tema, de la misma manera que se dice que en la enmienda a la totalidad de devolución que viene aquí la presenta en este caso «Unión de Centro Democrático» y en la Ley de Carreteras la presentaba el «Partido Socialista Obrero Español», es cierto que llega aquí porque una mayoría de la Comisión la han aprobado, pero el origen y al Grupo a que pertenece en aquel caso era el Partido Socialista y en este caso es «Unión de Centro Democrático». Y ese mismo supuesto puede suceder con las mociones. Por eso decimos nosotros que estaría razonablemente entendido en los debates del Parlamento que un debate a la totalidad que provoca un Grupo Parlamentario lo pueda cerrar con réplica, sin perjuicio —digo— de que nos interesa mantener el derecho a la explicación de voto para todos.*

SR. PRESIDENTE: *Gracias, señor Urralburu.*

A título provisional y hasta que la Mesa no lo decida en una reunión normal, vamos a permitir que el señor Del Burgo intervenga durante tres minutos.

(El señor Gómara pide la palabra.)

¿El señor Gómara quería decir algo sobre este punto?

SR. GOMARA: *Sobre el tema reglamentario que se ha planteado. Realmente de una moción, de un planteamiento hecho por un Grupo sí que es el* «dominus», *pero de un dictamen el* «dominus» *ya es la Comisión. Por tanto, no se puede decir que un Grupo Parlamentario que haya dado lugar a un procedimiento sea el titular de la misma, de la misma manera que no puede retirarlo porque ya es de todos los que se han sumado o no se han sumado a ese proyecto. Otra cuestión es si la benevolencia de la Presidencia permite esos tres minutos, eso es una cuestión totalmente ajena.*

SR. PRESIDENTE: *Muchas gracias, señor Gómara.*

La Presidencia también, como ve usted, ha sostenido ese criterio y, no obstante, para que no pueda nadie achacarme una cierta dureza cuando todavía puede no estar madura la decisión, la Presidencia concede benévolamente, como usted dice muy bien, al señor Del Burgo tres minutos exactamente para una brevísima réplica.

SR. DEL BURGO: *Señor Presidente, dado que va a haber ahora las intervenciones en contra, si no tiene inconveniente, yo podría hacerlo al final de los turnos.*

SR. PRESIDENTE: *Ahora, ahora tiene que ser.*

SR. DEL BURGO: *Gracias. Señor Presidente, señorías, gracias por este turno de réplica. Yo sencillamente he preguntado anteriormente, y perdóneme el señor Presidente si he hecho una pregunta capciosa haciendo uso del Reglamento, yo preguntaba, si hay memoria que se leyera la memoria que acompañaba a este proyecto. Es que, señores, no hay memoria y es precisamente, al menos no ha sido publicada y no se conoce en los Grupos Parlamentarios, al menos en el Grupo Parlamentario de UCD, es que una obra de esta magnitud, donde hay tantos intereses en juego, creo que bien requería que todas esas explicaciones que en este momento ha hecho el señor Lasunción estuvieran respaldadas por datos, por informes, por cifras, para que los Grupos Parlamentarios pudieran aclarar la decisión.*

Pero es que yo vuelvo a insistir en algo que es muy importante. En primer lugar, no se ha dicho qué pasa con los avales que la Diputación tiene que prestar a lo largo de la concesión de la segunda fase. El que algún Grupo Parlamentario tenga una información sobre el tema no creo que sea la respuesta adecuada. No existe en este momento un plan financiero, ni se ha presentado a la consideración de la Cámara, que diga qué ocurre con esos avales. A mí me parece que ese es el punto clave para que la Diputación pueda embarcarse en esta aventura en la que realmente ya estaba embarcada porque que quede claro que nosotros somos partidarios de que se haga la concesión.

No estamos de acuerdo en las previsiones políticas respecto a la inseguridad derivada del momento en que nos encontramos. Yo pienso que hay tiempo suficiente para negociar con el Gobierno y para llegar a tiempo legislativamente hablando, en todas las cuestiones. Pero es que se ha dicho que la Norma, porque lo que vamos a aprobar no es que queramos hacer la segunda fase, estamos aprobando un proyecto de Norma concreto y determinado y ese proyecto de Norma no es un gran marco es un marco extraordinariamente estrecho porque lo que se pretende que se negocie por la Diputación con el Gobierno lo único que dice el artículo 2.° es que esa negociación tiene por objeto el que se contemple como una sola unidad la construcción y explotación de las dos fases de la Autopista de Navarra. Y eso, señores, es un marco absolutamente estrecho porque en absoluto da respuesta a todos los planteamientos y a todas las dudas no aclaradas que en este momento se suscitan sobre este problema. Muchas gracias, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: *Gracias, señor Del Burgo.*

Para turno en contra de la ratificación, ¿piden la palabra? (PAUSA): *los señores Lora, Gómara, Clavería, Zufía, Sorauren y Ezponda. La tiene el señor Lora.*

SR. LORA: *Señor Presidente, señora y señores Parlamentarios, el problema de la Autopista es un problema de envergadura, es un problema económico, es un problema social, es un problema, indudablemente, polémico y es un problema que va a ser y está siendo ya verdaderamente apasionante.*

Pero, señores para evitar que este debate se pueda convertir en un diálogo de sordos, yo voy a hacer una afirmación inicial que sustentaré después y es la siguiente. Señores Parlamentarios, no va a haber nuevos avales de ningnua manera, los nuevos avales no van a existir. ¿Está claro? Voy a continuar entonces con mi exposición, con su permiso.

La construcción de la 1.ª fase de la autopista se llevó a cabo —como es de sobra conocido— con una Diputación-Corporación, anterior a la democráticamente elegida, a raíz de las elecciones del 3 de abril del 79. El carácter de obra totalmente inconclusa, con lo que de facto ha quedado reducida a un simple ramal con un solo punto de enlace a otra autopista y con la derivada imposibilidad de canalizar una verdadera captación de tráfico en volumen, ni siquiera mínimo suficiente a efectos amortizadores, ha determinado una situación verdaderamente difícil, heredada y ajena a la responsabilidad inicial de la actual Diputación y del Parlamento Foral, que puede derivar, señores, y esto es grave, en una auténtica quiebra a corto plazo de AUDENASA.

He hecho esta afirmación porque parece totalmente de justicia y, de una forma taxativa, queda así establecido un deslinde claro de responsabilidades, lo que no nos impide subrayar —y lo hacemos enfáticamente— una importante falta de información que todos los grupos políticos hemos padecido, casi, casi hasta última hora y que muchas veces ha sido una constante de la actual Diputación.

Al igual que otras formaciones políticas, los socialistas presentamos en su día una enmienda a la totalidad. Diversas y de envergadura fueron las razones que nos movieron a ello. Señalábamos entre otras cosas, el desconocimiento exacto del trazado de la nueva fase, su extensión y lugar de finalización, las previsiones de realización de los enlaces necesarios, las entidades que hubieran de llevarla a cabo, las condiciones, etc., etc.

Igualmente, también nos interrogábamos sobre las posibilidades alternativas a la autopista, como el posible desdoblamiento de carreteras, autovías, etc.

Pero, de un análisis económico de la situación de la actual concesionaria, se derivaba una máxima reserva al proyecto, determinada precisamente por las responsabilidades avalísticas contraídas por la Diputación y que, a nuestro ver, tienen dos graves consecuencias, la primera, el tener que hacer frente a un total de 16.000 millones de pesetas, que por diversos conceptos sumaría el total de una obligada operación para hacerse cargo de la actual autopista; y la segunda, el enorme riesgo para la Hacienda Foral, una verdadera hipoteca que pesaría como una losa y que paralizaría en gran medida las inversiones públicas navarras y, por ende, gran parte de nuestra vida económica, si de la contracción de nuevas responsabilidades se derivase en un momento dado la obligación de cumplirlas, lo cual es un riesgo posible, o era, y de todas formas digno de la máxima consideración.

En la sesión del día próximo pasado del 29 de abril, los socialistas nos extendimos en la explicación de nuestras razones, lo que nos llevó a no apoyar, precisamente porque eran de otra índole, la enmienda de UCD que resultó ganadora, porque nosotros introducíamos dos importantes puntos condicionantes de un voto socialista definitivo, a saber y recordar:

1.° Que la Diputación Foral no contrajera en absoluto nuevas responsabilidades en avales, sin conocimiento y acuerdo del Parlamento Foral, de

lo que se deriva, lógicamente, que las posibles inversiones futuras y anuales que pudiera realizar la Diputación se presentaría en los Presupuestos que cada año envía la Diputación al Parlamento.

2.° Condición que nosotros estableciamos, que la Diputación estableciera conversaciones con la representación sindical, la UGT, a efectos de conseguir la máxima incidencia positiva en la reactivación económica de Navarra y en la disminución del paro. Estas conversaciones han tenido lugar, la UGT se reunió oportunamente con el Ponente de Hacienda, como así quedó reflejado en algunos medios de comunicación.

Posteriormente, la UGT y el Partido Socialista tuvimos una reunión conjunta de intercambio y de acuerdo. Y, finalmente, en conversaciones tripartitas de la UGT, el PSOE y el Ponente de Hacienda, estos puntos aparecen garantizados, en principio, y se aduce un aumento de 1.000 a 1.500 trabajadores en los trabajos de la construcción de la autopista. También se habló de la necesidad de crear un órgano foral de encuentro, que tuviera como misión el seguimiento de la contratación y de las subcontrataciones, con un cometido claro, triple, de estudio, de consulta y de dictamen. También se dejó garantizada la no contracción de nuevas responsabilidades por avales.

Señores Parlamentarios, con la fórmula propuesta por el Ponente de Hacienda, que a nosotros nos parece una salida oportuna, los 16.000 millones de pesetas pendientes por causa de la primera fase no serían abonables a corto plazo y además no aumentarían en absoluto en su cuantía, porque se lograría, entre otras cosas, una verdadera refinanciación de la primera fase.

La realización de la 2.ª fase no superaría, como ya lo ha indicado el señor Ponente de Hacienda, los 5.000 millones de pesetas invertibles en varios años y, por supuesto, tengo que añadir y repetir lo que el mismo ha dicho, de estos 5.000 millones de pesetas invertibles en varios años, serían recuperables aproximadamente unos 400 millones por año en conceptos de ITE y de IRPF.

Si esto se lleva a cabo, señores nos encontramos o nos podemos encontrar con la realidad de una autopista completa, verdadera, con entradas y salidas en ambos extremos con los enlaces que aquí ha señalado anteriormente el Ponente de Hacienda, con perspectivas de tráfico sustancioso, porque no solamente va a canalizar el tráfico que se piensa sino también el de esa, aludida anteriormente, autopista Madrid-París. En fin, con algo de lo que Navarra carece hoy en absoluto, señores Parlamentarios, hoy en Navarra no tenemos una verdadera autopista, tenemos una excelente carretera desde Irurzun a Tudela pero no tenemos una autopista. De esa manera podríamos tenerla.

Nosotros nos vemos obligados en este momento a decidir sobre este problema heredado, después de reflexión, después de análisis, después de conversaciones, aunque tardías, verdaderamente clarificadoras. Nosotros en absoluto olvidamos la ordenación territorial de Navarra, como aludía en mi primera intervención en el primer punto del orden del día en el tema de carreteras, y no porque pensemos que la autopista va a incidir negativamente en la zona norte desde Irurzun hasta Guipúzcoa, sino porque, por supuesto, no renunciamos a contribuir a la realización de una ordenación territorial y al urbanismo, que reputamos imprescindible para Navarra.

Y, a nuestro juicio, tenemos que señalar que la autopista, el segundo tramo, no va a incidir en absoluto negativamente, sino todo lo contrario, ni en la industria, ni en el comercio, ni en las comunicaciones, ni en la ecología, que nos interesa la ecología y mucho, pero que entendemos no debe de sufrir el quebranto que algunos temen o pueden argüir como razón, como tapadera de intereses distintos y sin clarificar.

Señores Parlamentarios, con las cautelas que nosotros señalábamos anteriormente, con esas cautelas que nos parecen absolutamente necesarias y definitivas, y después del anuncio en Comisión de nuestra posición matizada, condicionada —y vuelvo a repetir porque es necesario— a los puntos que antes hemos señalado, nosotros vamos a votar que no a la enmienda a la totalidad de UCD. Pedimos a los demás que hagan lo mismo porque entendemos que en estas condiciones la realización de la 2.ª fase de la autopista de Navarra es claramente positiva para todos nosotros. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE: *Muchas gracias, Sr. Lora.*

SR. DEL BURGO: *Señor Presidente.*

SR. PRESIDENTE: *Señor Del Burgo, ¿para qué?*

SR. DEL BURGO: *Invocando el artículo 81 y esta vez para dar lectura a un documento que, como lo tengo yo, ahorraré a la Presidencia su lectura y lo puedo hacer desde aquí. Se trata...*

SR. PRESIDENTE: *Un momento. Tráigalo, por favor, en todo caso, señor Del Burgo; preséntelo a la Mesa para que, si lo considera necesario, se le dé lectura o no.* (PAUSA.)

Puede el señor Del Burgo, decir por qué ha pedido la lectura.

SR. DEL BURGO: *Señor Presidente, he solicitado la lectura de algunos párrafos de la ley de aval porque la interpretación que se ha dado aquí puede confundir a la Cámara, ya que, indefectiblemente, la concesión de la 2.ª fase tiene que hacerse mediante el otorgamiento de avales, que de otra forma no se podría efectuar la concesión, ya que la ley de aval —como se va a demostrar— exige el previo aval de la Diputación para las operaciones de crédito exterior.*

SR. PRESIDENTE: *Gracias, señor Del Burgo. Va a leerlo el señor Jaime.*

SR. SECRETARIO SEGUNDO (Sr. Jaime): *«Ley 21/1978, del 8 de mayo, sobre concesión de aval del Estado a la construcción de la Autopista de Navarra.*

Artículo 1.°.1. El aval del Estado tendrá siempre, respecto del acreedor principal, carácter de subsidiario en relación con la garantía prestada por la Diputación Foral de Navarra.

Artículo 1.°.3. El Gobierno, a propuesta del Ministro de Hacienda, determinará la cantidad total a garantizar como máximo para la 2.ª fase de la autopista de Navarra, una vez otorgada su concesión.

Artículo 3.°.1. La garantía a que se refiere la presente Ley se autorizará para cada operación que se afiance por la Diputación Foral de Navarra mediante Real Decreto aprobado en Consejo de Ministros a propuesta del de Hacienda.

2. La citada garantía habrá de revestir, necesariamente, la forma de aval del Tesoro Público, que sólo podrá autorizar el Ministro de Hacienda.»

SR. PRESIDENTE: *El señor Gómara. Ahora sí le toca a usted.*

SR. GOMARA: *Señor Presidente, señores Parlamentarios, este debate parece el debate de las incoherencias y, para no citar a nadie, me referiré a nuestro Grupo que empezó votando y apoyando una enmienda a la totalidad, en tercera votación. Y lo hicimos en tercera votación aunque el planteamiento inicial de nuestro Grupo era la abstención por una cuestión muy simple: nos faltaban datos. Y en un tema que consideramos de importancia, opinamos, que sin datos no podíamos tomar una posición, ni positiva, ni negativa.*

Continúa la incoherencia aparente. En comisión estuvimos en contra de la norma, y ahora parece que pretendemos la aprobación del proyecto. Pero creo que hay una explicación para estas aparentes incoherencias. La incoherencia real existe entre la autopista y la norma. Creo que este es el problema crucial. Nada tiene que ver lo que cada uno está pensando de la autopista, con lo que la norma en sí dice. Y cuando aquí se habla de continuar y ver si se puede sacar adelante la autopista se está hablando de unos planteamientos claros y de una norma estricta. Todos los que han intervenido a favor o en contra estamos, prácticamente estamos diciendo lo mismo.

Por esto creo, que es importante separar ambas cuestiones: la autopista y la norma. Y hablar de ellas por separado.

Actualmente tenemos alguna información, yo no sé si toda la necesaria, pero sí alguna, información muy reciente, información verbal hace unos días y escrita del día 20 de mayo, hace 4 días, tiempo insuficiente para asimilarla en la profundidad y detalle con que nosotros deseamos hacerlo.

Pero siguiendo el planteamiento formulado, voy a hablar primero de la autopista, tal como la vemos, y después hablaré de la norma y, tal vez, encontremos una posible solución en un tercer planteamiento.

Autopista. Por supuesto que en principio que sí. Yo creo que todo el mundo está de acuerdo en que Navarra, si puede, teóricamente, tenga una autopista. Es un tema de concepto y a nadie le disgusta que la autopista exista en Navarra. Una autopista. Las razones se han expuesto abundantemente. Razón de estructura: es una estructura necesaria para un desarrollo económico; es cuestión de participar en la red, no podemos tener un ramal sino una autopista integrada en una red, que enlace un punto con otro en un sistema armónico de autopistas. Es, puede ser, una comunicación internacional, sea la línea Madrid-París o simplemente, nuestra salida a Europa, absolutamente necesaria; es punto de apoyo fundamental para la agricultura, tema importante de esta tierra nuestra, y que a través de un medio de este tipo, pudiera tener una salida directa, rápida a los mercados internacionales, para sus productos. Y, por supuesto, también es una inversión muy importante que conviene para activar la economía navarra. Y, finalmente, y aunque lo cito en último lugar no es el último punto en importancia, también está, el trabajo que puede proporcionar, precisamente en este momento.

Por tanto, creo que estaremos todos de acuerdo. Autopista sí, si es posible. Y este «si es posible», «si podemos», es lo que condiciona todo el tema. Y deseamos la autopista porque no la tenemos. Lo que tenemos es una parte de autopista, ni siquiera, es casi una autopista, aunque al «casi» le falta el «todo». Aunque nos faltasen 10 km. ó 1, no sería una autopista, hasta que estuviera perfectamente comunicada. No tenemos una autopista, tenemos el deseo y un planteamiento para continuar la autopista iniciada ante la cual podemos adoptar dos posiciones: negativa, para no continuar o positiva para que se continúe. Posición negativa, es decir: este tema se ha acabado, nosotros ya no hacemos absolutamente nada. Como parece que alguien se lo ha planteado en el sector privado, espero que no. Si el tema es importante para Navarra, podemos y debemos exigir toda la colaboración, como también la debamos prestar. Por eso, este turno incoherente, de quien habiendo apoyado la enmienda a la totalidad, se está pronunciando ahora en turno a favor. Porque, tenemos que intentar, si hay una posibilidad, si hay un camino, tenemos que intentar disponer a un plazo medio o largo con una autopista. Pero además esta posición negativa conlleva convertir un riesgo potencial asumido por la Administración, en tiempo anterior, no solamente en riesgo cierto, sino en riesgo actual .Y esto también tiene su importancia a la hora de las decisiones. Se trata de 16.000 millones y dicen que son asumibles. Y no sé

si nuestra economía, en este momento de recesión económica, puede asumir 16.000 millones. Por supuesto, que entiendo que podremos refinanciar negociar y alargar. Pero todo esto, señores, cuesta dinero, es peso a nuestra economía. No creo que con facilidades se pueda decir no, no podemos cerrar caminos, los tenemos que dejar abiertos a la negociación con quien corresponda y como corresponda y para determinar si realmente, se encuentra la posibilidad de que tengamos autopista.

Este importante riesgo, cierto y actual, por los avales prestados anteriormente que traería otros problemas, como se ha dicho, y además el desprestigio de no terminar la obra. Si el costo fuese un costo que lo pudiéramos asumir, no me preocuparía mucho. Me preocupa el coste real que hay que pagar. Me preocupa que nuestra economía no está para pagar lo que viéndolo ahora, es una aventura. No digo que lo fuera cuando se planteó, pero que se ha convertido en una aventura, por las razones internas o externas. Eso sí me preocupa, un riesgo cierto y actual, en este momento. Esto, justifica el que quiera mantener con mi Grupo Parlamentario, una esperanza abierta, a la autopista. Y digo mantener abierta una esperanza, lo cual quiere decir que estoy en posición absolutamente dubitativa del resultado. Hará falta una rápida acción de la Administración concreta e importante, para que el tema pueda seguir adelante.

Veamos la posición positiva a la continuación de la autopista. Una posición positiva, es algo así, como si hubiéramos iniciado el recorrido, es lo que se llama en un mal paso una huida hacia adelante. Este tema, a pesar de que sea de mucho volumen, puede ser menos complejo que un puro tema político, porque hay números y los números, ayudan a decidir. Y si contamos con números suficientes, podemos decidir con bastante claridad. Y en esta posición positiva, lo que nos falta son todavía datos; datos de cuestiones resueltas, no de cuestiones planteadas. Porque las planteamos todos. Todos decimos que sin avales. Todos decimos que sin más riesgos. Todos decimos hasta un límite de inversión. Pero eso hay que concretarlo en la negociación. Después el Parlamento verá si puede asumir ese riesgo para Navarra. Este riesgo que se podrá asumir, por razón de la contraprestación que supone tener una autopista y sus ventajas. Tiene que ser un riesgo calculado. No exigiría tanto como un riesgo exacto, pero sí un riesgo calculado, y muy bien calculado. Así debe plantearse, la toma de decisiones.

Y de este planteamiento, con el riesgo calculado, para el futuro, podríamos tomar una decisión positiva. La negativa sabemos que nos convierte en riesgo actual, el que ya está aceptado. Son cosas concretas las que hay que resolver: qué, cuándo y cómo ¿cuándo hay que hacer la autopista?, cuanto antes; ¿qué es lo que hay que hacer? Una autopista completa que tiene que enlazar con otras autopistas, que no puede acabar en el límite de Guipúzcoa. Por tanto, condición para que se invierta una sola pesetas, será tener amarrado y bien amarrado y tal vez exigir que también se comiencen las obras en la otra parte, porque si no nos encontraremos exactamente igual que ahora, tendremos una autopista que va en una dirección, pero que no acaba en ninguna parte. Otros aspectos del trazado, me preocupan menos. Existen técnicas suficientes, para elegir entre las diversas alternativas que parece que se han estudiado. Con la prognosis, esto es, el estudiado pronóstico, que se asocia a veces con la quiniela. La prognosis, el pronóstico, que sea bien fundamentado, porque si no la quiniela no se cobra. En cambio, el poder o no acabar la autopista, es un riesgo que no debemos correr. Ahí no cabe prognosis, sino conocimiento exacto.

La parte más difícil es «cómo» hacemos esta autopista. Se está diciendo claro: la Administración, algo tendrá que poner. ¿Conviene que sea capital y participar en la empresa, con esos 6.000 millones que nos plantean? ¿Conviene que sea aportación, incluso a fondo perdido?, ¿por qué no? Tal vez sea mejor, que participar en empresas inciertas y de cuyo resultado pudiera quedar malparada, la imagen de la Administración. Pero, de todo esto también hay que hablar con las otras partes implicadas. Una decisión de este tipo, si los estudios están fundamentalmente bien hechos, no hay que dejar de tomar. Sí hay que saber hasta dónde arriesgamos y en la norma, de algún modo, debe constar, hasta dónde nos comprometemos. ¿Avales, más avales? Ya tenemos bastantes, tiene la razón el Partido Socialista, más avales no porque más avales, como está comprobado, supone más riesgo y el riesgo que era futuro, se convierte en actual. ¿Cómo se resolverá? Negociando. Se negocia el aval del Estado porque la autopista es para todos los españoles y es interés nacional. Por tanto, habrá que plantearlo y defenderlo.

Por supuesto la Diputación puede apoyar con capital, o con aportación, una cantidad cierta y dispuesta en el tiempo. Siempre, respondiendo al hecho real de que la autopista se esté construyendo y que no nos metan en un callejón sin salida, creándonos luego problemas para continuar y terminar. Los riesgos delimitados y calculados, y si es posible, como son los números, exactos y nada más. Creo que la Administración puede y debe apoyar un tema importante como es la autopista. Puede apoyarla por lo que supone la autopista en sí; y puede apoyarla, para evitar el riesgo que nos viene encima. Puede apoyarla como sea posible, con su gestión y con toda su capacidad. Y puede apoyarla con una limitación, que no es producto de la voluntariedad, sino consecuencia de un hecho real, no podemos. Lo dicho al principio: autopista sí, si podemos, cobra auténtica y estricta realidad. Si podemos, hasta donde podamos sí, lo que no podemos, no. Y, por supuesto, no creo que nuestra Administración, esté para soportar sin más los avales que la financiación de la segunda fase y la refi-

nanciación de la primera conlleve. No creo que lo pueda hacer y, por tanto, tendremos que buscar otra solución.

Decía, que un tema es la autopista y otra es la norma y creo, que para cualquiera que la haya leído, esto es evidente. Yo me he preguntado el porqué de esta norma, que no resuelve algunos de estos problemas que son puntuales, estas precisiones que son necesarias en toda negociación. ¿Por qué no ha venido, como ocurre en otros asuntos, la Diputación después de negociar con la empresa y con el Estado con un proyecto de convenio? Lo hubiéramos estudiado más en concreto, y votado: sí o no. ¿Por qué esta norma, una norma que del trazado no dice nada, que autoriza la participación en el capital, que habla de los avales sin precisión o sin establecer hasta dónde la Diputación se puede comprometer en la negociación. Y he llegado a la conclusión, que explica la incongruencia, de que hacía falta un soporte jurídico, en el que el Parlamento, apoyando al ejecutivo, dijera que hay voluntad de hacer y de acabar la autopista, norma que se podrá esgrimir en negociaciones concretas. Es conveniente que exista una norma para que la Diputación pueda negociar, y me parece que es conveniente que conste no sólo su voluntad como ejecutivo, sino también que el Parlamento diga: si, a Navarra le interesa la autopista.

Esto constituiría un mandato, que se podría utilizar al negociar con las otras partes, el Estado y a la concesionaria. Un mandato sí, pero un mandato con ciertos límites. Límites prudentes y convenientes.

Para esto hay una solución, que la norma vuelva a la Comisión y se modifique lo necesario. Y podemos hacerlo ya que las enmiendas «in voce» son reglamentarias. Tenemos nuestra propia idea de los límites de este mandato, por eso estamos dispuestos a apoyar una norma que sirva para negociar, pero con unos límites: o viene así o no la votaremos. Volvemos a ser incongruentes, y no nos importa porque el bien de Navarra lo exige, diciendo ahora se estudie por la Comisión. También hay otro camino: que la Diputación la retire y empiece a negociar y en su momento venga con un convenio o nos proponga otra norma. Yo no sé cuál es el más rápido, más conveniente o más oportuno. Porque me parece que hay circunstancias de urgencia que lamento, pero que no he creado. Porque si el tema es tan importante, yo lamento que además sea tan urgente. Los temas importantes, ya es bastante que sean difíciles. Pero que además de difíciles e importantes, se conviertan en urgentes, es culpa del ejecutivo.

Nosotros no queremos dejar ningún camino cerrado. El camino abierto, tiene dos posibilidades: Vuelve a la Comisión, pedimos más datos, y retocamos la norma lo necesario, o bien la Diputación, lo retira y plantea una nueva norma. Solución, nosotros dejamos los dos caminos abiertos: o la Diputación retira esta norma y nos propone otra, después de negociar, o la modificaremos en Comisión como estimemos conveniente. Y si no se modifica con los planteamientos claros que hemos formulado como otros grupos, de un mandato con limitaciones, no lo aprobaremos en su momento.

Nada más, señores. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE: *Muchas gracias, señor Gómara.*

El señor Clavería, por el Grupo Nacionalista Vasco, tiene la palabra en el turno en contra de la ratificación del acuerdo.

SR. CLAVERIA: *Señor Presidente, señorías, nuestro Grupo Parlamentario va a votar en contra de la ratificación del acuerdo de la Comisión, adoptado en función de una enmienda de «Unión de Centro Democrático». Efectivamente, el tema de la primera fase de la autopista es francamente desagradable. Las irregularidades cometidas en su día si bien no alcanzaron niveles de ilegalidad, sí han supuesto que sobre la Hacienda Foral graviten miles de millones de pesetas. Esta es la realidad a la que hay que hacer frente, producto de la terquedad y de la estrechez política que forjó la realización de una autopista que se comenzó en un tramo mientras se olvidaba el más importante para la canalización del tráfico y consiguiente rentabilidad económica.*

Nuestro Grupo presentó una enmienda a la totalidad del proyecto de Norma porque entendía que sin información no era posible analizar la conveniencia o no de la norma, ya que ésta supone un cheque en blanco a la Diputación Foral en un asunto que luego se vuelve contra todos con evidentes repercusiones económicas.

Por lo que ahora sabemos, la cuestión de la segunda fase no se plantea ya sobre las condiciones objetivas de necesidad de una vía por razón de tráfico, comercio, transportes, etc., sino porque al ser la segunda fase y no la primera, como debiera haber sido, prácticamente no queda otro remedio que iniciarla para poder paliar la grave situación financiera de la primera.

Realmente, no cabe hacer otra cosa, no puede hacerse nada respecto a la primera fase porque el desastre ya está hecho, salvo que UCD remita al Congreso de los Diputados un proyecto de Ley que, reformando el anterior, libere a la Hacienda Foral del grave riesgo que suponen los avales. Y esperamos que la UCD lo haga si de verdad está interesada en defender los intereses de Navarra, porque lo demás son palabras. Y en esto sí que emplazamos a UCD a que si quiere puede hacerlo.

Respecto a la segunda fase, parece que no hay más remedio que hacer la autopista, ya que difícilmente podrá acometerse la obra de modificación del actual trazado haciéndolo transitable. La necesaria acometida de una nueva vía supone una inversión que excederá de las posibilidades económicas de nuestra Hacienda. Por el contrario, la autopista

permitirá acceder a créditos mientras que la inversión no deberá ser imposible para la Hacienda Foral, según los datos de que disponemos.

Ahora bien, si de ello puede derivarse un incremento de los riesgos, en forma de avales, este Grupo no acepta que se establezca para Navarra una peseta más de compromiso que no sean las estrictamente necesarias de inversión.

Si esto se logra, y es bien fácil si tenemos en cuenta que corresponde al Gobierno central asumir los avales y que el Gobierno central es de la «Unión de Centro Democrático», Navarra podrá disponer de una segunda fase francamente barata. Si no se logra, habrá que olvidar la posible realización de la segunda fase y quien asesoró la realización de la primera podrá apuntarse el tanto político de haber sumido a Navarra en un negocio ruinoso del que se salvará AUDENASA con unas importantes pérdidas, pero nada comparables con la parte del león que le toca a nuestra Hacienda.

Solamente de esta forma veremos si el futuro logra que esta vía de comunicación merezca la atención de los vehículos y si una política económica más racional con los intereses de Navarra, le da el movimiento necesario, no ya para obtener beneficios, sino para no ahogarnos en las pérdidas. Porque el mal no es la segunda fase de la Autopista, el mal es la primera fase y ésta ya está hecha y sentenciada y de una forma que debiera hacer sonrojarse a sus artífices.

Por otra parte, antes de finalizar, no sé si yo he entendido bien o si ha sido un «lapsus lingue» del Ponente de Hacienda cuando se ha referido al empalme de la segunda fase de la Autopista de Navarra con esos 16 ó 18 km. que ha de prolongarse en territorio de Guipúzcoa. Ha habido, efectivamente, unas conversaciones entre la Excelentísima Diputación Foral de Navarra y la de Guipúzcoa, conversaciones tripartitas, podemos llamarlas así desde el momento en que en las mismas ha estado presente el Gobierno Vasco, pero, para evitar posibles confusiones, debo decir que en ningún momento, ni por parte de la Diputación de Guipúzcoa y mucho menos por parte del Gobierno Vasco ha existido compromiso alguno, compromiso en firme de prolongar la autopista o hacer una autopista desde la muga de Navarra.

Es perfectamente evidente para quienes por parte de Navarra han participado en estas conversaciones que por parte de la Diputación de Guipúzcoa y del Gobierno Vasco solamente ha existido o existe una disposición muy clara a reconocer la necesidad y la urgencia de conexionar Guipúzcoa con Navarra a través de una vía con características de calidad, velocidad y seguridad superiores a las existentes actualmente, derivándose todo esto de las grandes ventajas que para la Euskadi institucional y para Navarra se derivarían.

Se ha reconocido, evidentemente, la necesidad imperiosa de que Navarra y la Comunidad Autónoma Vasca establezcan este nexo de unión mediante una vía rodada que viniera a resolver los extremos anteriores a que he hecho referencia, teniendo muy presente la preexistencia de la Autopista de Navarra Castejón a Irurzun y la que ha de construirse hasta la muga de Guipúzcoa. Pero es necesario que sus señorías se fijen en que el compromiso solamente alcanza a establecer una vía de comunicación y que por parte de la Diputación de Guipúzcoa y por parte del Gobierno Vasco no existe compromiso alguno de construir una autopista. Nada más, señores.

SR. PRESIDENTE: *Muchas gracias, señor Clavería.*

(EL SEÑOR LASUNCIÓN PIDE LA PALABRA.)

El señor Lasunción tiene la palabra.

SR. LASUNCION: *Solamente, señor Presidente, para un par de puntualizaciones a esta altura del debate.*

Como representante de la Diputación en este punto, acepto y la Diputación seguro que está encantada de que en el trámite parlamentario, en el trámite de Comisión cuando la norma que se debate vuelva a la Comisión de Fomento, se introduzcan las correspondientes anotaciones o enmiendas de adición en un par de puntos de los cuatro a cinco artículos, en donde se le diga a la Diputación que no contraiga nuevas responsabilidades en avales. No solamente aceptamos esto sino que además nos viene muy bien, desde el punto de vista negociador, que esté escrito y que esto sea un mandato del Parlamento.

Creo también, contestando al señor Gómara, que no hay que retirar por parte de la Diputación la Norma, aunque hoy no se trata de eso, sino que vuelva a Comisión, que se retoque en estos puntos porque, de esta forma, la norma puede estar aprobada a mitad de junio y eso nos da un respiro negociador en el tiempo, muy digno de tener en cuenta.

Realmente, también contestando al portavoz de UPN, la norma es genérica, en efecto, se puede retocar, ustedes la van a retocar, pero era muy difícil la posición de la Diputación a la hora de hablar fundamentalmente con el Estado, también con las instituciones de Euskadi, sin el apoyo del Parlamento Foral. ¿Por qué? Porque tal como la Diputación ha planteado este asunto, hay que negociar avales o no avales para la segunda fase. El Parlamento va a decir que no, estamos de acuerdo, pero lo va a decir y ahí va a estar escrito.

Luego están estos 500 millones de pesetas, que creo que no se van a gastar este año pero si todo va bien ojalá se gasten, se inviertan. Y luego, en esos mismos presupuestos que tienen que llegar aquí para 1983, los Presupuestos Generales de Navarra que llegarán aquí en octubre o noviembre, también vendrían los 1.000 millones correspondientes del año que viene.

Entonces, de todo este cúmulo de decisiones, era fundamental para la Diputación que se tomasen antes de comenzar las negociaciones con el Estado fundamentalmente, que es quien pretendemos que avale la segunda fase de la Autopista.

Por otra parte, no sé si me he expresado bien referente a nuestros contactos con el Gobierno Vasco. En efecto, ha habido dos reuniones con la Diputación de Guipúzcoa, el señor Lasagabaster, Consejero de Obras Públicas, en una ocasión, y la Diputación de Guipúzcoa, el señor Lasagabaster y el señor Uriarte, Consejero de Hacienda, en otra ocasión, y recientemente una visita que yo mismo realicé al señor Garaicoechea. Compromiso en firme en efecto no existe, yo no he querido decir eso. Lo que sí dijo, a raíz de la primera reunión que tuvimos, el Consejero señor Labayen, que actúa como portavoz del Gobierno Vasco, en una de sus referencias de prensa dijo que el Gobierno Vasco había tenido cumplida información de los contactos y que estaba a favor de hacer y todo ha seguido en esa línea.

Yo francamente opino que quien debe dar, antes de que el Gobierno Vasco tome decisiones firmes, quienes tenemos que dar el primer paso realmente somos nosotros, por una sencilla razón: donde se termina la autopista y quienes tienen los problemas para empezar, señores reconozcamos, somos nosotros. La autopista no se termina en territorio de Guipúzcoa, la autopista se termina en territorio navarro y nosotros somos los primeros que tenemos que decir, tanto al Estado como al Gobierno Vasco, que queremos hacer esto de esta forma, etc. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE: *Gracias, señor Lasunción.*

A continuación los señores Zufía, Ezponda y Sorauren, del Grupo Mixto, se reparten los quince minutos para cada Grupo. Tiene la palabra el señor Zufía durante un tiempo teórico de cinco minutos.

SR. ZUFIA: *Señor Presidente, compañeros Parlamentarios, incongruencias aparte, de la que es difícilmente justificable, por la ligereza que denota, la del miembro de nuestro ejecutivo, de nuestra Diputación que, al parecer, vio muy claro el proyecto cuando se sometió a debate y aprobación allí y se plantea ahora una serie de interrogantes que quizás, supongo, debían haber estado mejor planteados allí para que hubiese venido por lo menos con su apoyo totalmente resuelto el proyecto al Parlamento. Digo que, incongruencias aparte, algo ha quedado medianamente claro en el debate y es que no estamos ante una decisión inicial de construir o no una autopista, estamos ante un hecho —«heredado», se le ha llamado—, por el cual se ha construido un ramal de la autopista cuando la autopista tenía dos fases, era una solución de enlace del Cantábrico con la zona del Ebro y solamente se ha realizado una de ellas.*

Los problemas que esta no realización, que esta construcción incompleta trae a Navarra han sido ampliamente expuestos. La concesionaria está al borde de la crisis. Se nos ha hablado de 16.000 millones de pesetas como pérdida posible, probable de nuestra Hacienda Foral si esto ocurre. Yo quizás añadiría la posible indemnización que pudiera también exigir la propia concesionaria, lo pongo en interrogante pero creo que, por lo menos, como hecho posible hay que anotarlo, al no haberse cumplido el compromiso de la Diputación de realizar una autopista y no un ramal de la misma, partida que podría alcanzar otros 5 ó 6.000 millones. Yo creo que bien se podría suponer que la responsabilidad económica de la Diputación, en caso de quiebra de la empresa, se podría cifrar en los 20.000 millones y que esto además ocurriría a plazo cortísimo, a plazo de unos meses.

Por otro lado, está clarísima la necesidad de mejorar nuestras vías de comunicación con Guipúzcoa, con San Sebastián, con el Cantábrico, con la frontera francesa. Si se pretendía sustituir o eliminar la segunda fase de la autopista, tendríamos necesariamente que ir a la construcción de una vía rápida, de una vía que mejorase notabilísimamente la que actualmente tenemos, que también supondría una inversión importante a la Hacienda Foral, cuya cuantía no puedo determinar pero creo que no bajaría de los 10 ó 15.000 millones. Por otro lado, se ha dicho también que con esta construcción iba a conseguirse un empleo, una dotación o una creación de puestos de trabajo del orden de los 1.500.

Creo que todo esto hace ineludible el que se aborde, el que al menos el Parlamento muestre su voluntad clara y terminante de construir la autopista. Por lo tanto, la enmienda a la totalidad cuyo dictamen estamos debatiendo creo que es absolutamente improcedente.

Otra cosa es que alguno de los aspectos que aquí se han citado se traten de atar en el proyecto que ha de debatirse, que habría de debatirse nuevamente en Comisión. Y, efectivamente, creo que hay tres aspectos capitales, de gran importancia, que deben figurar en ese proyecto y que deben condicionar toda la actuación futura de la Diputación. Por un lado, esa continuación, de la que aquí se ha hablado, esa continuación de la autopista o de la vía que se estime necesaria desde la muga con Guipúzcoa hasta empalmar con otra autopista.

Por otro lado, la limitación de riesgos, debemos saber exactamente cuáles son los nuevos riesgos que asume la Hacienda Foral y cuál es la capacidad o el límite máximo que el Parlamento está dispuesto a asumir. Y, por otro lado, creo que también debe condicionarse a que el Parlamento apruebe el régimen de construcción o de participación definitiva de la Hacienda Foral, de la Diputación en la segunda fase de la autopista.

Todo esto, insisto, puede resolverse en el propio proyecto, pueden establecerse artículos que condicionen o que limiten a la Diputación en este sen-

tido, y, por lo tanto, la enmienda a la totalidad, el dictamen que estamos debatiendo creo que es improcedente y que debe volver el proyecto a la Comisión. Nada más.

SR. PRESIDENTE: *Gracias, señor Zufía.*

Su turno, señor Ezponda.

SR. EZPONDA: *Señor Presidente, estimados compañeros de este Parlamento, creo, y lo digo según mi leal entender, que en las premisas fundamentales de este planteamiento, en este debate estamos todos de acuerdo, absolutamente de acuerdo. Todos coincidimos en que es conveniente la autopista, llámese autopista, autovía, etc.; es conveniente. Es también necesario, es conveniente hacerlo pronto.*

La repercusión de toda índole, comercial, industrial, agrícola, yo también diría agrícola, y, por supuesto, la laboral, es indiscutible. Lo que pasa que aquí hay dos posturas: unos que dicen que ¡cuidado!, que tenemos que estudiarlo mejor, que hay que ver, hay que tomar unos datos, etc., etc., unos antecedentes; y otros sostienen que, partiendo del supuesto de que se pueda atender la premisa anterior, lo que está claro es que se puede arrancar desde ya. Yo sostengo, modestamente hablando, que se tenía que haber arrancado desde ayer, pero desde ayer hace varios años atrás. Porque si se hubiesen cumplido las primeras premisas de, yo no digo ni que se hicieron las cosas bien ni que se plantearon mal, cada uno arrostró en aquel entonces su responsabilidad y no pretendemos hacer historia de Navarra ni mucho menos. Pero si inmediatamente se hubiese acentuado el tema de la segunda fase, es indudable que en este momento no estaríamos aquí hoy precisamente hablando este tema, porque lo que se tenía que haber hecho es, ni más ni menos, haberse abordado ya la segunda fase, ha habido tiempo. También es cierto que ha habido muchos cambios desde entonces de unas Diputaciones a otras, Comisiones, etc., el entonces Consejo Foral, hoy Parlamento, etc. No es fácil hacer todas las cosas al mismo tiempo ni menos en un momento de transición, yo lo comprendo. Por eso parto del supuesto de que existe por parte de todo el mundo la mejor buena fe y lo que interesa aquí es arrancar, y digo además que se debe arrancar porque se puede arrancar y, como se puede, se debe arrancar.

Entonces, el planteamiento es el de que parece: primero, que se tiene que seguir adelante; segundo, que se tiene que seguir por donde se ha dicho y como lo ha planteado el Ponente de Hacienda en principio, estamos hablando siempre en principio, en hipótesis sin perjuicio; tercero, que existe una serie de planteamientos de avales que también se tendrán que afrontar.

Pues bien, yo hablando del tema de los avales, al hablar de los 9.000 millones y que la autopista de Navarra en este momento, pues que si viniese la quiebra, etc., etc., que estaríamos en los 16.000 millones, a mí las cifras no me han asustado nunca demasiado, que quede claro, que nunca he tenido miedo a las cifras. Creo que es cuestión de estudiarlo bien y afrontarlo debidamente, porque a mí si me dicen que la autopista de Navarra en este momento puede costar 16.000 millones, a mí 16.000 millones de pesetas por 100 km. de carretera, creo que es alguno más 110, 100 km. de carretera me sale a 160 millones de pesetas el kilómetro de carretera, lo que me cuesta a mí, a Navarra, a los navarros, eso es lo que me cuesta Y, precisamente, que yo tenga entendido, en la última reunión la agrupación que ha habido aquí de carreteras creo que se ha hablado del coste patrimonial del kilómetro de autopista, creo que se ha valorado de promedio a nivel de España en 300 millones de pesetas el kilómetro. O sea, que si lo que nosotros tenemos en 16.000 está valorado patrimonialmente en 30.000, creo que, en fin... Esto estoy diciendo poniéndonos en el peor de los casos. Tampoco habría que pagar inmediatamente los 16.000 millones de pesetas, creo que hay un vencimiento de una serie de años, por lo menos cuatro o cinco años de promedio.

En tercer lugar, la mayor parte de los millones que se han invertido, creo que más de 12.000, proceden del sector exterior. O sea, que parece que cada uno en este momento cuando salimos del Parlamento vamos a empezar a soltar billetes a la salida por lo que nos va a costar esto. ¡Cuidado!, 12.000 millones, que yo sepa, han venido exactamente todos del exterior, o sea, que los navarros no hemos puesto ni cinco céntimos de ninguno de ellos. Después de cada 100 pesetas de inversión, 25 son de capital y 75 es de préstamo. De estos 75, un 50 % viene a ser dinero interior y aproximadamente otro 50 % exterior, y de este exterior 3/4 es lo que ha avalado la Diputación y otro cuarto ha avalado la concesionaria. Todo esto, si hacemos números «grosso modo», veremos que enseguida llegaremos a que, ni más ni menos, los avales podrían alcanzar un veintitantos por ciento, creo que no llegaría al 30. Estos son los números, porque yo sigo siempre la tesis de Pitágoras, 2 y 2 son 4. Quiero decir que no es para asustarse esto, por una parte.

Ahora bien, si independientemente nos ponemos —y me perdone el señor Presidente—, nos ponemos en otra faceta, que es la siguiente, la de continuar, la de seguir adelante, es indudable que eso va a suponer una gran mejora para todos los efectos, o sea, eso se tenía que haber hecho ya. Pero, en fin, ahora estamos en un momento en el que estamos meditando sobre este tema y tiene que hacerse porque no hay duda de ninguna clase, porque estoy también con el Ponente de Hacienda en que ha dicho ya: los 5.000 millones en cuatro años a razón de 1.250 millones anuales, supondría unos ingresos, se ha hablado de 200, de 400 millones, según mis números de aquí solamente en retencio-

nes de IRPF e incluso del 5 % de la antigua tarifa 2.ª, o sea, del impuesto sobre obligaciones, supondría a mi modo de ver más de 100 millones, que tampoco se ha hablado. Es decir, que prácticamente un 50 % ya se obtendría de la propia rentabilidad que daría la inversión, ya un 50 %.

No quisiera ser pesimista, porque es que además estamos hablando que si se afronta una situación u otra, que sepa yo la cuota anual de intereses son unos 1.700 millones frente a otros 1.000 de cuota principal, y el que quiera, que haga números y verá lo que se puede hacer con eso.

Creo que nada más, me hubiese gustado haber incidido en alguna cosa más pero no se puede pues el tiempo es el tiempo. Es una pena que tengamos cinco minutos para hablar de 16.000 millones, de 5.000 millones, de 600 millones. En fin, creo señor Presidente que no hay proporcionalidad entre el tiempo para plantear una situación, no hay proporcionalidad, y el coste del contenido de la prestación entre esa declaración y la proporcionalidad de lo que se dice. Así que con esto, lo único que digo es que la autopista de Navarra no me gustaría que fuese solamente como cuando venimos de la carretera de Soria que siempre pone lo mismo: «Autopistas de Navarra, todo seguido hasta el Mediterráneo». De acuerdo, a mí me gustaría que pusiera «todo seguido hasta el Mediterráneo, pero desde el norte de Europa». Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE: *Muchas gracias, señor Ezponda.*

La apretura del tiempo es cosa del Grupo Mixto, porque si no, no terminaríamos la autopista nunca, señor Ezponda. (RISAS.)

El señor Sorauren cierra el turno del Grupo Mixto de los quince minutos teóricos, que ya son veintidós.

SR. SORAUREN: *Con el permiso de la Presidencia. Me va a resultar difícil dejar clara mi postura por una razón muy sencilla, porque quisiera votar en contra lo mismo a la ratificación de la enmienda a la totalidad de UCD, como a la propuesta que trajo Diputación sobre la autopista. Y no es que esté equidistante de ambas, es que estoy a siglos luz de las dos.*

Como ha dicho el señor Gómara, me parece que, dentro de las diferencias que parece que existe entre las dos posturas que aquí se han manifestado, hay muchas más coincidencias que diferencias.

En Comisión alguien se sorprendió por nuestra oposición a esta enmienda que pide un estudio sobre la segunda fase de la autopista, insinuando quizá nuestra falta de elementos de juicio. Lo cierto es que podemos afirmar que tenemos elementos de juicio y los hemos manifestado en público, y ni entonces ni ahora ha habido interés especial en rebatirlos, sino que más bien las argumentaciones se suelen salir por la tangente.

Rechazamos la enmienda a la totalidad presentada por UCD porque la misma sigue insistiendo en este hecho: la viabilidad de la segunda fase de la autopista. Y, dado el carácter de la actual Administración de Navarra y por lo que aquí hemos podido oír, creemos que no nos confundiremos si adelantamos que la conclusión de cualquier estudio que se realice concluirá en la necesidad de llevar adelante la ejecución de esta segunda fase.

Hace dos años, cuando se planteó por primera vez en Comisión este tema de la autopista, el mismo Grupo que hoy propone que se realice un estudio sobre el tema tenía las ideas más claras y no vio necesario el que se realizase el mismo. Es difícil admitir que en estos vaivenes que dan ciertos Grupos, los que entonces se mostraban contrarios a cualquier iniciativa respecto a la autopista y ahora lo reclaman, tienen más en cuenta las insidias y disensiones interiores que la preocupación por una gestión eficaz en la Administración de Navarra.

Para «Euskadiko Ezkerra» es lógico que tengamos las ideas claras en este tema porque tenemos, creemos, elementos de juicio de gran contundencia. Se pretende llevar a cabo, y nadie nos ha negado esto, una vía de comunicación que, según se evalúa, necesitaría para ser rentable un tráfico entre 25 y 30.000 vehículos al día, siendo así que las actuales zonas generadoras, incluyendo Azpiroz y Velate, no supera en conjunto los 7.000 vehículos de promedio diario. Ni aunque Diputación mande a todo su parque móvil actual a que complemente esa cifra se llegaría a llenar los 25 ó 30.000 vehículos de diferencia. Porque, señores, no nos confundamos, las vías de comunicación que se modernizan, se modernizan sobre una base de un tráfico existente y además aumentarán en un tanto por ciento estimable pero en una proporción que aquí duplica y triplica la actual situación del tráfico en esta área.

Esta es una razón tan evidente que por sí misma muestra lo desproporcionado del esfuerzo que se trata de exigir a la sociedad navarra para solventar un problema de dimensiones reducidas. Sería como pretender convertir el aeropuerto de Noáin en un aeropuerto transoceánico. Esto es algo totalmente desproporcionado. Y el tema que nos ocupa del tráfico y de las comunicaciones con el Cantábrico y la frontera, entendemos que puede resolverse con una adecuada política de carreteras y en el plazo de unos años, sin las servidumbres que implica la autopista y a las que luego me he de referir.

«Euskadiko Ezkerra», que es partidaria de una sociedad no consumista y que esté orientada a la búsqueda de la autosuficiencia en la medida de lo posible, no puede aceptar el despilfarro de unas fuerzas productivas como las que se plantean para esta autopista: movimientos de tierra descomunales con terraplenes de más de 40 metros, maquinaria y fuerza de trabajo que tendría mayor rentabilidad en cualquier otra área de la actividad pro-

ductiva navarra, deterioro de la tierra, pastos, bosques e incluso cultivos, que constituyen el medio de producción de mayor rentabilidad con que contamos en Navarra, la tierra. Y pienso, dirigiéndome al representante del PSOE, que el paro se solucionaría mejor atendiendo precisamente a estos otros campos con una inversión tan grande, no creo que se justifique una inversión tan grande en algo como son 1.500 puestos de trabajo que ya sabemos no van a durar ni un año tan siquiera, mientras que con un plan más a largo plazo y en regadíos o en cualquier otro aspecto de la infraestructura, pues, se conseguirían muchísimos más puestos de trabajo y más estables.

Nosotros pensamos que la solución del problema de las comunicaciones de Navarra no debe afrontarse en una dirección única, porque, que quede bien claro, para nosotros —y siempre lo hemos defendido— se hace necesaria de una vez hacer frente a esta situación de una vía de comunicación adecuada con el Cantábrico y demás. Entendemos que se debe buscar la complementariedad de los medios, ferrocarril, carreteras, que resolverá mucho más este problema. Pero, para ello es mejor asumir las experiencias históricas recientes, naturalmente, pero, señores, dénse cuenta ustedes de un hecho, hoy en día, cuando van ustedes hacia Tudela, están pasando por el camino de carro que se hizo en el siglo XVIII, simplemente que está asfaltado, se darán ustedes cuenta que hay unas lápidas que pone, en Olite concretamente, «a Pamplona siete leguas», más aquí, «a Pamplona cinco leguas», etc., etc. Esto es asumir una experiencia que puede resultar notable. Esta asunción significa que en el día de hoy debemos aprovechar la actual red con el fin de que, reforzándola, consigamos lentamente adecuarla a las necesidades actuales. Insistimos e insistiremos: llévense a cabo rectificaciones pertinentes, mejora de trazado, vías lentas, túneles de pequeña y mediana dimensión, en las que ya la Administración navarra tiene experiencias. Todo es acometible desde un presupuesto ordinario y la red de comunicaciones navarra estará a la altura de lo exigible en poco espacio de tiempo.

En este tema de la autopista, por otra parte, no podemos dejar de lado aspectos que encierran particular gravedad, se refiere naturalmente al aspecto de la concesión y ejecución. Estaba temeroso de que el señor Presidente me pudiera llamar la atención cuando redactaba alguna de estas ideas porque pudieran parecer temerarias, pero después de lo que acabo de oír aquí, francamente me he quedado con los ojos cuadrados, porque algo que ya insinuábamos nosotros que podía ser la quiebra de la actual concesionaria es algo que se da casi como hecho aquí, porque no se insinuaría tal cosa si esta cuestión no estaría al caer.

En su día el tema de la concesión presentó cierta polémica a consecuencia de incomprensibles actitudes ante las ofertas de las empresas licitadoras que ofrecían diversas ofertas, algunas más favorables que la de la concesionaria a que se otorgó. Se aludió en aquella circunstancia a la solvencia de la concesionaria, que liberaría a Navarra de los riesgos de una quiebra. Pero, señores, si se va a hacer una autopista porque se necesita o se va a hacer cualquier otro medio de comunicación, lo vamos a pagar, querámoslo o no, los navarros: o lo pagamos a través del peaje, o lo pagamos —lo que es, desde nuestro punto de vista, más correcto— a través de los impuestos, porque además lo del peaje tiene la desventaja de que, además de llenar lo que cuesta en sí la autopista, tenemos que llenar también el beneficio que la empresa privada tiene que sacar al respecto.

SR. PRESIDENTE: *Vaya terminando, señor Sorauren, no deje en mal lugar al señor Ezponda.*

SR. SORAUREN: *En fin, al señor Ezponda y a otros muchos no voy a tener que dejar en mal lugar.*

He aludido ya entonces a este hecho, pero quiero, a título ejemplificador, aludir a algún otro hecho en particular. ¿Cuál es en la actualidad —ésta era una pregunta que iba a hacer, que no sé si tendrá ahora sentido—, cuál es en la actualidad la situación financiera de la empresa concesionaria? ¿Dónde se encuentra la flota de flamantes camiones mercedes, maquinaria explanadora, planta hormigonera que nos comunicaban en su día que era la mayor del mundo, etc., etc., que se financiaron con los créditos otorgados ex profeso a OUDENASA? Dicen malas lenguas, que yo no sé si son buenas, que quizás se encuentre en Venezuela. Pues, en fin, todo eso, señores, se ha financiado con los compromisos de los que sale avalista también la Diputación de Navarra, los navarros, y esto sí que es grave.

Y es que no podemos olvidar, señores, que las autopistas, en especial la de Navarra, han servido a grandes operaciones financieras de tipo especulativo. El fracaso de las actuales concesionarias no nace de la crisis del petróleo, dejemos de echar la culpa a los árabes, que no la tienen; la culpa la tienen las operaciones especuladoras que en su día se hicieron y que se denunciaron pero que, sin embargo, la Administración a todos los niveles se negó a aceptar, ahí está la cosa. Nosotros por eso seguiremos oponiéndonos a esta salida de la autopista, no a ninguna otra que resuelva verdaderamente los problemas de comunicación con el norte del Estado, y seguiremos exigiendo el que Navarra recupere el derecho de propiedad pública sobre todas las rutas terrestres desde las manos privadas en que se encuentran. Y, en este sentido y antes de que sea tarde, pedimos que se lleve a cabo una auditoría sobre la actual concesionaria para establecer cuál es el estado financiero de la misma y cuáles las responsabilidades financieras que en su día puedan recaer sobre Navarra. Nada más.

SR. PRESIDENTE: *Muchas gracias, señor Sorauren.*

Vamos a someter a votación la ratificación del Acuerdo adoptado por la Comisión de Fomento aprobando la enmienda a la totalidad del proyecto sobre la construcción de autopistas.

¿Señores Parlamentarios que votan a favor de la ratificación? (PAUSA.)

Pueden sentarse.

¿Señores Parlamentarios que votan en contra? (PAUSA.)

Pueden sentarse.

¿Señores Parlamentarios que se abstienen? (PAUSA.)

SR. SECRETARIO CUARTO (Sr. Bados): *A favor, 11; en contra, 38; y abstenciones, 1.*

SR. PRESIDENTE: *Y así, al no haberse ratificado el Acuerdo de la Comisión, vuelve el proyecto a la misma Comisión.*

Piden explicación de voto algunos señores Parlamentarios: señores Astráin, Urralburu, Gómara y Ezponda.

De todos modos, antes de comenzar la explicación de voto, vamos a descansar durante quince minutos. Se suspende la sesión.

(SE SUSPENDE LA SESIÓN A LAS 19 HORAS Y 40 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESIÓN A LAS 20 HORAS Y 10 MINUTOS.)

SR. PRESIDENTE: *Se reanuda la sesión. Entramos en el turno de explicación de voto al segundo punto del orden del día. El señor Ezponda tiene la palabra por un tiempo no superior a cinco minutos.*

SR. EZPONDA: *Señor Presidente, compañeros del Parlamento, es mucho más simplista el dar una somera explicación de voto que el pretender argumentar el basamento de un voto. Digo esto porque para explicar el contenido que motiva la decisión final de dar un voto, hay que buscar o por lo menos entrever una serie de argumentaciones que tengan por lo menos su lógica y sentido común. No se puede decir, voy a votar por esto, que naturalmente decir he votado por lo otro. Entonces, indudablemente, mi postura definitiva ha sido la de mantenerme en la votación en contra de la enmienda a la totalidad y no por nada, porque lo he dicho bien claro que los dos planteamientos eran perfectamente abordables. Lo que pasa es que siempre de los dos, indudablemente existe uno que, por las razones que sean, del tipo que sean, todas son perfectamente lógicas y asumibles en una decisión final, es indudable que al final se aborda una concretamente.*

Es una pena que no haya podido haber una especie, diríamos, de convergencia, ahora que está tan de moda esa palabra. Es decir, que si ha habido dos planteamientos y los dos coinciden lo mismo, que es interesante, que es necesaria, que puede pasar esto, que puede suceder lo otro, que hay que hacerlo pronto, que ¡ojo! con las responsabilidades, que ¡ojo! con... Yo no sé por qué no ha habido un salón, quizá el posible fallo de futuro, el día que vengan los sicólogos, los sociólogos, investigadores de las causas de que en este Parlamento no se pudiese poner de acuerdo muchas veces, quizás sea eso, que no haya habido un salón, una mesa redonda grande para que, ¡bueno vamos a ver!, si tú vas por el mismo camino y yo por el otro, vamos a ver, aquí qué pasa; que a ti te gusta que lleve la camisa azul y otro que lleva la camisa roja y el otro la verde. Esto es lo que digo yo. Pero, en fin, lo que sí es interesante que si vuelve de nuevo, que es lo que va a pasar y lo que ha sucedido, sí que estamos allí en la condición ésta de poder decir: señores, ahora vamos a coger al toro por los cuernos, claro que en Pamplona no es tan fácil, sobre todo los que corren por la calle Estafeta, pero en fin, sí que vamos a tener que cogerlo porque no tenemos más remedio, queramos o no queramos, que cogerlo.

He partido también de los dos supuestos, uno el supuesto de la quiebra y he dicho: bueno, señores, si esto quiebra nos cuesta esto, a pagar más o menos de esta manera, todo eso se sabe, son números, son planteamientos jurídicos, se saben las condiciones, las condiciones de financiamiento, etc., etc. Si nos ponemos en el peor de los casos, que es la quiebra, tenemos un valor patrimonial. ¿Cómo subimos ese valor patrimonial?, también lo he dicho, no vamos a empezar ahora a repetir ni a redundar en lo expuesto. Sino, que yo considero, por supuesto, que es el punto de vista más aceptable, y que conste que me ha gustado mucho la intervención de otros compañeros porque he visto que han dado, lo que digo yo, remachando en el clavo, es indudable que, salvando ese cuadro posible de responsabilidades de avales, que se puede salvar, salvando ese cuadro es indudable que merece la pena seguir adelante. Lo que está claro también, por supuesto, es que lo que queremos es algo que nos una con el norte de España, con el norte de Europa, con Santander, con Oviedo, por supuesto con el País Vasco, eso está claro, etc., pero que nos una no desde el punto de vista de Pamplona y Navarra sólo, sino también una a los de Aragón y a los de Cataluña, porque no sé si lo sabemos que es muy curioso medir el trazado yendo a Bilbao desde, por ejemplo, Zaragoza y yendo por la Autopista del Ebro. Es también curioso el que, respecto a los avales, la autopista del Ebro, que pasa por Navarra, ¡ojo!, que pasa por Navarra, y que en su día tuvieron que solicitar la autorización, para poder pasar, a la Diputación Foral de Navarra y la Diputación Foral de Navarra tuvo una sesión —yo no

digo histórica pero sí una sesión, para que quede claro las posibilidades legislativas de Navarra, forales de Navarra—, en la que accedió a que pasase por Navarra. Pero lo curioso del caso es que esa autopista que pasa por Navarra, si quiebra, de ésa responde el Estado. Sin embargo, la nuestra, subsidiariamente, claro, el Estado, a efectos, diríamos. de relaciones exteriores, de financiación exterior responde subsidiariamente a Navarra. Eso es un tema que yo creo que se puede abordar perfectamente habiendo una Constitución, diciendo que todos somos iguales ante la ley, que todos somos hijos del mismo padre y de la misma madre, etc., etc. Creo que tenemos derecho a muchas cosas, pero que tenemos derecho a poderlo plantear y, claro, luego vendrán las LOAPAS y vendrá todo lo demás, pero yo creo que tenemos argumentos y que se me perdone si alguien lo ha interpretado torticeramente el tema, que es que, claro está, yo digo que es una Constitución, o no somos una Constitución, aunque nada más en Navarra la aprobó el 53 %, casi el porcentaje que se tuvo ayer en unas elecciones, casi, casi, más o menos.

Por otra parte, puede haber una autopista, una autovía, es un complejo trazado, se puede respetar perfectamente la ecología, pero es que tiene que ser por autopista, autovía, etc., por una razón muy evidente, y termino, señor Presidente. Es que si hay una concesionaria tenemos financiación exterior, financiación exterior, y si no, que hasta ahora hemos tenido más de 12.000 millones de financiación que sepa yo exterior, y si no la financiación tendría que ser directamente de aquí y eso sería muy gravoso, porque, aunque estemos diciendo que los avales, etc., etc., el seguro de cambio es a cargo del Estado y eso parece que no pero supone mucho, mucho más de lo que algunos se piensan, el seguro de cambio. O sea que parece que no es nada pero tenemos cosas, podemos tener más, pues sí. Y que, en fin, que me perdonen si alguien me ha interpretado mal eso que he dicho que somos, yo por lo menos soy hijo de padre y madre y estoy muy orgulloso de ello y además muy orgulloso de que mi padre y mi madre son de Navarra. Nada más.

SR. PRESIDENTE: *Muchas gracias, señor Ezponda.*

El portavoz del Grupo de «Unión del Pueblo Navarro» tiene la palabra.

SR. GOMARA: *Señor Presidente, señora y señores Parlamentarios, anteriormente casi me he sorprendido de que se haya encendido la luz roja, porque el tema, aunque importante tiene puntos fijos que permiten hacer intervenciones concretas y, por tanto, reducidas en el tiempo. Espero en esta intervención poder sortear el límite del tiempo sin mayores inconvenientes, porque, naturalmente, no hay cosas nuevas que decir. Los números son rígidos, las cuestiones son muy concretas, cuando se habla de este tipo de temas y no hay cosas nuevas.*

Para explicar el voto, incidiré en lo dicho antes. En primer lugar que nosotros no hemos aprobado con nuestro voto la norma enviada por Diputación al Parlamento, no la hemos aprobado. Lo que hemos hecho ha sido devolverla a Comisión para condicionarla y además se ha anunciado, que esta norma, ésta, no la aprobaremos. Incluso hemos sugerido como sistema, y por rapidez, su posible sustitución. Y eso es lo que tengo que explicar, ¿por qué hemos enviado de nuevo esta norma a Comisión? La hemos enviado porque no queremos que nadie piense que estamos en contra de que Navarra disponga de una autopista completa. Porque como hemos señalado es una inversión muy importante, con una generación de trabajo en este momento muy necesaria, es una salida de Navarra al exterior, para la agricultura, que puede ser fundamental, para aproximarla a los mercados internacionales; porque una autopista de verdad y en una red, es necesaria a nuestra infraestructura. Por tanto, nosotros hemos apoyado que, si es posible, si Navarra puede, disponga desde ahora de una autopista.

La hemos devuelto a Comisión, porque no queremos ser responsables, mediante un acto contrario, de la crisis que se produciría en este momento por razón de los avales prestados y que, además, supone no solamente el importe los avales, sino de los intereses de la necesaria refinanciación.

He dispuesto, del balance de la sociedad AUDENASA, porque me lo ha enviado la administración, yo lo he visto y es muy sencillo. Efectivamente, hay pérdidas que cada año, que se regularizan y aumentan el costo de la autopista. El balance está auditado por funcionarios de la Diputación Foral según consta. Son datos que la Diputación tiene y por tanto se examinan las cuentas de la concesionaria. No hay otro tipo de problemas, como se ha podido sugerir.

Hemos emitido este voto para posibilitar lo que he llamado la huída hacia adelante. El problema está ya aquí, es un tema que lo tenemos lo mismo si vamos hacia adelante como si vamos hacia atrás. Esto es como el que está en medio de un río, si va hacia atrás ya sabe lo que tiene que recorrer y lo que cuesta, esos 16.000 millones. Si huye hacia adelante, antes de tomar la decisión, conviene que calcule qué problemas pueden presentarse y puede afrontar. Es lo que he llamado el riesgo calculado. En esta posición, si en la huida hacia adelante, el riesgo calculado, es menor que el daño volver hacia atrás, y además se consigue pasar el río, que es lo que uno pretendía, es decir, tener autopista, hay que atreverse. Pero el riesgo hay que calcularlo antes.

Y, en definitiva, lo que hacemos con el envío de la norma otra vez a Comisión, es facilitar que la Diputación intente la negociación para que efectivamente se pueda construir esta autopista, y para ello que disponga de un mandato expresado en una norma del Parlamento. Es verdad que este mandato queremos que tenga unos límites. Primer límite, que de una vez por todas sea una autopista, que se

integre en una red. Que no termine en un punto que no empalme con la red. Ha habido intervenciones sobre este punto que me han preocupado. Tampoco digo dónde deba terminar, tal vez tiene que definirse otro trazado, si hay medios. Y, segundo límite, que sus costos económicos y financieros para Navarra sean asumibles, es decir, que la aportación que Navarra haga en una u otra forma, la que sea más conveniente, hay que estudiarlo, sea concreta y la podamos asumir en su cuantía y en el tiempo. Que en principio no haya nuevos avales, porque en esto creo que estamos muchos de acuerdo, ya basta con los avales que tenemos concedidos.

Y nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE: *Muchas gracias, señor Gómara.*

El señor Urralburu, por el Grupo Socialista, tiene la palabra.

SR. URRALBURU: *Señor Presidente, señora y señores Parlamentarios, explicar la posición de mi Grupo Parlamentario en relación con este proyecto de Norma que se devuelve a Comisión. En primer lugar, mi Grupo Parlamentario quiere hacer una fijación de su opinión sobre el tema general de las autopistas y su regulación jurídica en España. Como todos saben, la Ley de Autopistas es del año 72, época en la que el señor Fernández de la Mora, que ayuda y coadyuva notablemente en la actualidad a hacer el máximo esfuerzo para acabar con el régimen democrático, hizo en aquel momento una regulación legal, que es más o menos la ley del embudo. La Ley del embudo porque con un bien público, con un bien público como es la autopista, y con esa filosofía de la economía de mercado, que ponen luego incluso en pasquines electorales en las campañas gentes como las de la CEOE, hizo que aquí los que ganan dinero nunca lo puedan perder en el tema de las autopistas. Resulta que las concesiones se hacen a unas sociedades de tipo financiero, que ellas a su vez adjudican las obras, que están dominadas las constructoras, que están dominando las constructoras esas unidades financieras, que no se hace mas que un pequeñísimo desembolso de dinero, que hay unos pingües beneficios en la realización de las obras, hay grandísimos beneficios en la realización de las obras. Estos señores que construyen, en el caso de Navarra UDANA, se van y ya no figura jurídicamente, no tienen ningún tipo de responsabilidad y qué sucede, que una financiera, AUDENASA, resulta que ha adquirido una deuda por más de 20.000 millones de pesetas, si consigue hacerse cargo de la financiación durante los años que tiene la concesión, muy bien porque, además, si eso lo consigue sin quiebra será porque tiene beneficios de explotación, y si no la madre Estado, en estos que defienden —digo— la economía de mercado, será la que se haga cargo de las deudas que en su caso hayan originado con los avales que, en este caso, Navarra ya ha dado, la Diputación en la Ley de Autopistas del 72 facultaba al Estado.*

Aquí hay pues, una discrepancia de mi Grupo Parlamentario de fondo porque ésta es, repito, una legislación que se caracteriza por garantizar el beneficio y si hay riesgos que lo asuma el erario público.

Pero estamos en Navarra ahora, sin tener capacidad de hacer una ley general de autopistas, con una legislación aplicada que ha llevado a que nuestra responsabilidad económica ante la posible y razonable, en la actualidad, quiebra de la autopista, por valor de 16.000 millones de pesetas. Y no cabe aquí huir ni hacia adelante ni hacia atrás en términos que signifiquen no reconocer que ese problema lo tiene la Hacienda de Navarra. Si no se reconoce que ese problema lo tiene la Hacienda de Navarra, difícilmente se puede decir luego que hay programas contra el desempleo ni contra nada que quiera remediar las carencias económicas de esta tierra. Esa es la situación actual y a la situación actual se puede ir o bien aceptando que Navarra puede asumir esa deuda a corto plazo, cosa que nosotros creemos que no es posible desde el punto de vista de una Hacienda que no tiene en el año 81 más de 30.000 millones de recursos; o bien plantear, por vía de aplazamiento de la responsabilidad y por vía de llegar al límite razonable de hasta cuándo es posible aguantar sin quiebra en la solución de la construcción de la 2.ª fase.

Y aquí viene la necesidad de modificar la legislación vigente porque, como bien se ha dicho por el grupo que ha mantenido la enmienda a la totalidad, es cierto que la legislación, la del año 78, obliga también en la 2.ª fase a que la Diputación salga como avalista y el Estado sólo como avalista subsidiario, es cierto. Pero se dice, y habrá que complementar en esta norma técnicamente bastante defectuosa, que puede y debe negociarse con el Estado la modificación de la norma, no sólo para hacer posible el trasvase, la refinanciación con el capital de la 2.ª fase de la 1.ª fase, sino también para que la Diputación se vea liberada de la obligación de avalar en esta 2.ª fase. No sabemos cómo va a acabar esa negociación, lo que sí sabemos es que el Parlamento dice, su proyecto o su ley de constitución, que debe expresamente, cuando la Diputación tenga que conceder aval, aprobar esa norma de aval. Ya tendríamos la garantía de que aquí no se hace una aprobación, una autorización de aval, pero si queremos dar fuerza a esa negociación con la Diputación, que tiene que mantener con el Estado, debemos decir positivamente que este Parlamento no quiere, en ningún caso, porque hace un estudio económico de sus posibles recursos actuales y futuros, prestar ningún tipo de aval a la construcción de la 2.ª fase. Y creo que hay fuerza moral para exigirle al Estado que, en este caso, y habiendo contraído ya desproporcionadamente a nuestro nivel de recursos 16.000 millones de endeudamiento, el Estado nos libere de futuras obligaciones de tipo aval.

Finalmente, debo decir algo porque se ha inducido a la confusión después de la intervención del

Partido Nacionalista Vasco. Es cierto que el Partido Nacionalista Vasco, que gobierna en el País Vasco y que es favorable, dadas las circunstancias actuales, a construir la autopista, de la misma manera que imputaba a UCD su obligación de que ayude desde el Gobierno del Estado a liberar a Navarra de esas obligaciones financieras que tiene, pues, que va a hacer, digo yo, todo lo que pueda en el Gobierno Vasco para que Navarra no se vea impedida a la finalización de su autopista en la red de autopistas del Cantábrico en lo que de ellos depende. Y digo en lo que de ellos depende porque dice el Estatuto Vasco que las obras públicas que no tengan la calificación legal de interés general, o cuya realización no afecte a otros territorios, son aquellas de competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma Vasca. De tal manera que tampoco nos debe asustar que hoy no haya un compromiso final del Gobierno Vasco en relación a la autopista porque él no puede siquiera decidir si va a ser una autopista hasta la de Behobia, que une Behobia con Bilbao, o si va a ser un ramal de autovía y todo eso lo puede decir Navarra y el Gobierno Vasco en coordinación sólo con el Ministerio de Obras Públicas, que tiene la competencia plena final en esta materia.

Finalmente tenemos que decir que el tema del empleo en esta materia no es un tema que se pueda despreciar. He oído en una intervención que alguien ha dicho que sólo se trata de 1.500 empleos durante un año. Creo que no se ha enterado de nada y de eso ya deduzco que todo lo demás que ha dicho tampoco tendría que ver más o menos con la realidad. Se calcula que hay una inversión de unos 25.000 millones de pesetas. Eso significa que repartido en cinco años son 5.000 anuales. Si es así, todo el mundo tiene más o menos el conocimiento de que 5.000 millones de inversión anual garantizan como mínimo 1.000 empleos anuales durante cinco años. No es nada despreciable porque es bajar en número de desempleados en Navarra en casi un 6 por ciento de lo que tiene en la actualidad, y eso para Navarra tiene un efecto fundamental. Pero es que, además, que en una región como esta, tan pequeña en su capacidad económica, se inviertan en 5 años 25.000 millones de pesetas, para que entienda de la capacidad de inducir otro tipo de actividades económicas, esa inversión en Navarra resulta de todo punto de vista generadora de empleo y es un bien social por sí misma.

Por estas razones y adelantando que vamos a corregir en todos los extremos las garantías de que la Diputación no puede comprometer más la capacidad de endeudamiento sobre el tema de la autopista y que vamos a apoyar toda iniciativa que dé rigor a esta norma, hemos votado, por estas razones, en contra de la propuesta de envío a la Diputación. Gracias.

SR. PRESIDENTE: *Gracias, señor Urralburu. Ahora sí, señor Astráin.*

SR. ASTRAIN: *Gracias, señor Presidente. Señorías, vamos a explicar el voto coincidente con nuestro voto en Comisión y con nuestra decisión de presentar la enmienda a la totalidad al proyecto, que a la consideración de este Parlamento en su día mandó Diputación.*

Nuestro Grupo Parlamentario no se caracteriza fundamentalmente por presentar y defender enmiendas a la totalidad. Nuestro Grupo Parlamentario entiende que la posición que debe adoptar en esta Cámara, en función de los votos que tuvo, siempre ha mantenido una línea de conducta y es la de estudiar los proyectos que vienen de Diputación y solamente en el supuesto de no ver la posibilidad de enmendarlos parcialmente o no conocer cuál puede ser la razón última y profunda que puede tener la norma y que, por lo tanto, por un trabajo de modificación de cada uno de sus artículos puede llevar después a la necesidad de Diputación de tener que retirarla y, por lo tanto, hacer un trabajo inútil, si no se encuentra en esa situación normalmente no presenta una enmienda a la totalidad. Y nosotros presentamos una enmienda a la totalidad por esta simple razón. La norma no nos parecía clara, la norma nos parecía, y hoy en el debate se ha reconocido por todos los grupos que debe ser profundamente cambiada, no solamente enmendada, profundamente cambiada en el sentido y, además, había otro problema también fundamental y es que esta norma que se nos había enviado no venía acompañada de la mínima información que este Parlamento debía de tener para aprobarla.

Yo no quiero recordar que la anterior Diputación, anteriores Diputaciones no democráticas tuvieron más respeto hacia el Consejo Foral mandando mucha más información cuando se trató y se debatió la concesión de autopistas.

Se ha dicho por algún Parlamentario que hace cuatro días han recibido la información por escrito. Nuestro Grupo Parlamentario, si esa información por escrito, como es habitual por el ejecutivo, se ha enviado a través de la Cámara, de los servicios de la Cámara y de la Mesa de la Cámara, nosotros no lo hemos recibido. No parece que eso sea una información de Diputación, eso puede ser los cuentos o la información facilitada por una persona determinada. Perdón, lo de cuentos no lo he querido decir más que en un cierto sentido despectivo al no tener la formalidad de una información de Diputación, no entro a juzgar, ahora por supuesto, sobre la veracidad, veracidad que, de alguna forma también, nos debemos de permitir no de dudar pero sí de tener cierto recelo. Porque, en toda la información que hoy se ha vertido aquí, cuando se ha hablado concretamente de que una de las vías necesarias, algo necesario para salvar la viabilidad de la 1.ª fase es el aporte de vehículos que la realización de la 2.ª fase iba a llevar a la 1.ª no se ha dado ni una sola cifra de las posibilidades de aporte que podíamos tener. Nosotros tenemos algún cálculo concreto sobre esto y me parece que

las posibilidades de incremento de tráfico, no van a garantizar, desgraciadamente, la viabilidad económica de la 1.ª fase.

No queremos recordar afirmaciones que también aquí se han dicho más de una vez, a la Cámara me refiero y a la Comisión de Hacienda, sobre resultados finales de un ejercicio del 81, en que se habló de 7.000 millones de déficit cuando al final ha habido algún superávit, aunque si ésta explicó.

Se han puesto dos cautelas por los Grupos Parlamentarios que han votado a favor de la vuelta a Comisión de este proyecto, que nosotros suscribimos totalmente, pero que no creemos que encajan en esta norma: la cautela de no más avales para Navarra, porque no van a poderlo soportar financieramente esos avales, y la cautela de que la obra esté absolutamente definida en su finalización, en su enlace con la otra autopista a la que se llegue. Pero nosotros tenemos la desconfianza de que esto pueda garantizarse en este momento con la información que tenemos. Tenemos la desconfianza de que pueda modificarse la Ley de las Cortes de España y, por lo tanto, votada en el Congreso de Diputados y en el Senado, de 8 de mayo de 1978, y no va a ser responsable la UCD, señores del PNV, si esta Ley no puede ser modificada, y tenemos nuestras graves dudas de que esa modificación se pueda hacer. Tenemos esas dudas —y termino, señor Presidente, y perdone porque me estoy pasando el tiempo— porque, además, cuando se nos envía este proyecto de norma nada se dice de ese tema, cuando se está hablando de la Ley de 8 de mayo de 1978 lo único que se está proponiendo es la consideración de la unidad de la 1.ª y 2.ª fase, lo cual de alguna forma nos llevaría a romper el límite de la financiación de la 1.ª, que está establecido en la Ley en los 9.000 millones de pesetas. Romper el límite de la financiación en la 1.ª fase es lo único que se propone como objeto de negociación. Después, si ha habido otras informaciones, ha habido hasta otros pactos porque aquí se ha hablado de que ha habido hasta conversaciones con la UGT, que no sabemos si al final se va a convertir en una oficina de empleo de la 2.ª fase, cuando se han hecho unas negociaciones que nosotros no conocemos, y unas informaciones que nosotros no conocemos, nosotros tenemos que votar, pedir que esto sea rechazado.

Señores Parlamentarios, nosotros trabajaremos en Comisión, nosotros desde esta tribuna pedimos y adelantamos la voluntad de que se debe trabajar en Ponencia en un tema tan importante y de tanta trascendencia. Mucho nos tememos que lo que pueda salir de esa Ponencia, el acuerdo mayoritario de los grupos parlamentarios en Ponencia pueda resultar una norma que no le sirva a Diputación para sus fines. Por lo tanto, creemos que estamos perdiendo de alguna forma el tiempo yendo contra los propios fines de solucionar el problema con rapidez. Somos conscientes de que hay un problema y somos conscientes de que los problemas tienen también distintas alternativas de salida y de solución, y aquí no se ha analizado ni se ha propuesto más que una sola solución, solución que nuestro Grupo vio que no era en absoluto viable, que comprometía fundamentalmente a Navarra y al futuro de Navarra, y por eso se opuso con todas sus fuerzas a esta Norma en los términos en que venía. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE: *Gracias, señor Astráin.*

Quiero recordarles a ustedes solamente que este Proyecto de Norma pasó todos los trámites cuando regía el Reglamento anterior y que, sin embargo, el artículo 177 del Reglamento actual dice que «los Proyectos de Norma que la Diputación Foral deba remitir al Parlamento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 del Real Decreto paccionado núm. 121/1979, de 26 de enero, irán acompañados de una exposición de motivos y de los antecedentes necesarios para poder pronunciarse sobre ellos», *con lo cual podremos evitar ciertos defectos y ciertos contratiempos.*

El señor Urralburu, ¿para una cuestión de orden? ¿Cuál es?

SR. URRALBURU: *Señor Presidente, le pongo simplemente sobre el tapete la posibilidad de rectificar exclusivamente la gravísima frase que se ha aludido aquí sobre una organización sindical a la que yo pertenezco como afiliado de base y que me interesaría dejar su buen nombre en buen lugar.*

SR. PRESIDENTE: *Bien, está hecho, creo, con esas mismas palabras, señor Urralburu.*

SR. URRALBURU: *No, señor Presidente.*

SR. PRESIDENTE: *¿Por qué?*

SR. URRALBURU. *Porque entiendo que se ha dicho aquí que la UGT, al parecer, aspira a convertirse en la oficina de empleo de la autopista y no puede imputarse esa responsabilidad a la UGT sino, muy al contrario, imputarle la gran responsabilidad de que es el sindicato que más trabaja para crear empleo en Navarra. Nada más.*

SR. PRESIDENTE: *Gracias, señor Urralburu.*

Debate y votación del Dictamen aprobado por la Cámara de Asuntos Municipales, en relación con el Proyecto de Norma para la exacción de la Contribución Territorial Urbana.

SR. PRESIDENTE: *Pasamos al punto 3.º del orden del día, que dice: «Debate y votación del dictamen aprobado por la Cámara de Asuntos Municipales, en relación con el Proyecto de Norma para la exacción de la Contribución Territorial Urbana, publicado en el* BOLETÍN OFICIAL DE LA CÁ-

MARA, *núm. 25». En relación con el referido dictamen podrán ser defendidos ante el Pleno las enmiendas y votos particulares publicados en el* BOLETÍN OFICIAL DE LA CÁMARA, *núm. 25, de 6 de mayo de 1982, enmiendas que fueron publicadas a su vez en el núm. 18 del mismo* BOLETÍN, *de 13 de abril de 1982.*

En el número del 6 de mayo, página 8, se habla de una enmienda a la totalidad pero quiero recordarles a sus señorías que, conforme a lo dispuesto en el artículo 133, apartado 3, en relación con la disposición transitoria quinta, esta enmienda a la totalidad no puede tramitarse, no puede ser objeto de debate por no haber obtenido el voto favorable de al menos una quinta parte de los miembros de la Comisión. Por lo que vamos a pasar al debate y votación del articulado.

SR. GURREA: *Señor Presidente.*

SR. Presidente: *¿Sí?*

SR. GURREA: *Quisiera preguntar a la Presidencia si tiene intención de conceder al final una explicación de voto para ahorrar a este Grupo Parlamentario el tener que pedir intervenciones concretas en algunos artículos que no están enmendados y que, de esta manera, podrían pasar votados en bloque.*

SR. PRESIDENTE: *Sin duda. La Presidencia concederá la explicación de voto correspondiente, tanto en éste como en el otro punto del orden del día.*

Los artículos 1 al 7 del dictamen para la exacción de la Contribución Territorial Urbana no tienen enmiendas ni voto particular alguno. Por tanto, procedería poner a votación conjunta, salvo petición expresa en contrario (PAUSA). *Parece que no hay ninguna petición expreza en contrario, por lo tanto, podemos someter a votación los artículos 1 al 7 del dictamen. Cierren las puertas, por favor.*

¿Señores Parlamentarios que votan a favor de los artículos 1 al 7, ambos inclusive? (PAUSA.)

Pueden sentarse.

¿Señores Parlamentarios que votan en contra? (PAUSA.)

¿Señores Parlamentarios que se abstienen? (PAUSA.)

SR. SECRETARIO CUARTO (Sr. Bados): *A favor, 41; en contra, nadie; obstenciones, 1.*

SR. PRESIDENTE: *Quedan así aprobados los artículos 1 al 7 del dictamen.*

Llegamos al artículo 8.° y, conforme a lo dispuesto en el artículo 139, apartado 2, se debatirá y votará por apartados. Apartado 1, párrafos a), b) y c) no tienen enmiendas ni votos particulares, por lo que procede una votación conjunta sin debate, salvo petición expresa en contrario. Vamos, pues, a votar el apartado 1, párrafos a), b) y c), página 10 del Boletín que tenemos entre manos.

¿Señores Parlamentarios que votan a favor? (PAUSA.)

Pueden sentarse.

¿Señores Parlamentarios que votan en contra? (PAUSA.)

(Señores Parlamentarios que prefieran abstenerse? (PAUSA.)

SR. SECRETARIO CUARTO (Sr. Bados): *A favor, 41; en contra, nadie; abstenciones, 1.*

SR. PRESIDENTE: *Queda así aprobado dentro del artículo 8.° el apartado 1, párrafos a), b) y c).*

Y llegamos al apartado d), al cual hay un voto particular del señor Zufía, del Grupo Mixto, y del Grupo Parlamentario «Socialistas del Parlamento Foral». El señor Zufía tiene la palabra, o quieren acumular, por lo que veo, tal vez...

SR. ALAVA: *Señor Presidente, nuestro Grupo propone que, siendo los votos particulares exactamente iguales, propondríamos que se votasen y se defendiesen al mismo tiempo.*

SR. PRESIDENTE: *Pueden quedar acumulados. ¿Lo defiende usted, señor Alava?*

SR. ALAVA: *Sí, señor Presidente.*

SR. PRESIDENTE: *Tiene la palabra.*

Pido a todos los señores portavoces que aclaren bien el tema del que traten dentro del contexto general, para que el debate y la votación sean lo más claros posibles.

SR. ALAVA: *Señor Presidente, señora y señores Parlamentarios, brevemente, dado lo avanzado de la hora, es para decir que nuestro Grupo ha presentado este voto particular porque, a nuestro juicio, el texto del proyecto presentado era mejor, mucho mejor que el que ha resultado después de variarlo en Comisión por medio de una enmienda de UCD. El texto del proyecto presentado decía así, en el apartado d), dice: «tendrán exenciones permanentes los Seminarios destinados a la formación del clero diocesano y religioso y las Universidades Eclesiácticas, en tanto en cuanto impartan enseñanzas propias de disciplinas eclesiásticas». Este es el texto del proyecto presentado y ahora, con la enmienda introducida en Comisión, ha quedado como sigue: «Las Universidades Eclesiásticas y los Seminarios destinados a la formación del clero», sin más.*

Las razones que tenemos, pues, para mantener el texto original se basan en que el texto del proyecto contempla que disfrutarán de exención permanente los Seminarios destinados a la formación del clero diocesano y religioso y las Universidades Eclesiásticas, en tanto en cuento impartan enseñan-

zas propias de disciplinas eclesiásticas. La variación, sustancial variación en este apartado ha sido que en el dictamen solamente se dice Universidades Eclesiásticas y en el texto del proyecto se matizaba que debían impartir enseñanzas eclesiásticas.

Por esto, a nuestro juicio, es mucho más acertado el texto del proyecto porque exige que se impartan enseñanzas eclesiásticas y en el dictamen no. Y esto, señores Parlamentarios, es una enorme puerta abierta para que estén exentas permanentemente cualquier centro universitario que sea propiedad de la Iglesia o dependa de la misma. Mucho nos tememos, señores Parlamentarios, que nos encontramos otra vez más ante el afán superprotector con que la derecha trata de proteger y cobijar a la Universidad del OPUS, tratando de eximirla una vez más, imparta las disciplinas que imparta y sin tener en cuenta para nada que sea un centro privado y que, además, goza ya de importantes ayudas provenientes de la Hacienda Foral, es decir, de todos los navarros.

No estamos de acuerdo, pues, con el texto del dictamen y por eso defendemos la redacción primitiva que es, sin duda, mucho más clara, justa y que de ninguna manera va en contra de que se impartan clases o asignaturas eclesiásticas, va en contra de eximir a centros de actividades privadas que no deben tener privilegios respecto a otras organizaciones y entidades. Nada más.

SR. PRESIDENTE: *Gracias, señor Alava.*

Terminado el turno de defensa, abrimos el turno a favor, para el que se apuntan(PAUSA): *señor Zufía. El señor Zufía tiene la palabra, siempre por un tiempo no superior a cinco minutos.*

SR. ZUFIA: *El capítulo 3.º del dictamen contempla las exenciones y en su sección 1.ª las exenciones permanentes de carácter subjetivo.*

El artículo 8 en su número 1, primero, está contemplando estas exenciones de los bienes de la Iglesia Católica, exclusivamente de los bienes de la Iglesia Católica. Y, con una aplastante lógica, se refiere exclusivamente a aquellos bienes de la Iglesia Católica que precisa para ejercer su ministerio, como son los templos y capillas, en el apartado a); la residencia de los obispos, canónigos, etc., los locales destinados a oficina de la Curia Diocesana, los Seminarios y Universidades Eclesiásticas que impartan enseñanzas propias de disciplinas eclesiásticas, edificios destinados a casas o conventos de las órdenes, etc. De ninguna manera contempla, naturalmente, otras propiedades que pudiera tener que ejercieran otras actividades distintas.

Entonces, como ya se ha dicho, la enmienda introducida por UCD que figura en el dictamen cambia sustancialmente este apartado d), que limitaba la exención a los Seminarios y a las Universidades, en tanto en cuanto impartieran enseñanzas propias de disciplinas eclesiásticas, y ahora se ha transformado en una exención a las Universidades Eclesiásticas y los Seminarios destinados a la formación del clero, sin hablar qué tipo de formación, si se trata de una formación propia de disciplina eclesiástica o se trata de otro tipo de formación.

Por lo tanto, considera que esta variación no debía prosperar porque la parte relacionada con posibles exenciones cuando reúnan unas determinadas condiciones de centros de enseñanza, etc., etc., está contemplada en la sección 2.ª, artículo 9. Y, en definitiva, si estas Universidades Eclesiásticas imparten unas enseñanzas que nada tengan que ver con las propias disciplinas eclesiásticas, deberían contemplarse con las condiciones que se exigían en el proyecto en el artículo 9. Por lo tanto, el hacer esta ampliación creo que desnaturaliza totalmente el proyecto y hace una ampliación a la Iglesia Católica en cuanto a centros de enseñanza destinados al clero o donde se impartan enseñanzas de cualquier tipo al clero, que no tiene razón de ser.

Por lo tanto, esta es la razón de mantener el voto particular en contra de la enmienda número 9 introducida en el dictamen.

SR. PRESIDENTE: *Gracias, señor Zufía.*

¿Para turno en contra? (PAUSA): *señores Gurrea y Viguria. El señor Gurrea, por UCD, tiene la palabra.*

SR. GURREA: *Señor Presidente, señorías, en efecto, como ha quedado centrado en la intervención del señor Zufía, nos estamos refiriendo al capítulo de exenciones permanentes por razón del sujeto. Y el proyecto que envió Diputación hablaba de una exención permanente a los Seminarios destinados a la formación del clero diocesano y religioso y a las Universidades Eclesiásticas, en tanto en cuanto impartan enseñanzas propias de las disciplinas eclesiásticas.*

En el dictamen, a propuesta de «Unión de Centro Democrático» figura que gozarán de exención permanente las Universidades Eclesiásticas y los Seminarios destinados a la formación del clero. Y aquí se nos ha dicho, señor Presidente, señorías, que la redacción del proyecto es mejor y quizás debía emplear unos segundos en explicar lo que yo creo, que es precisamente todo lo contrario, es decir, que el texto es, evidentemente, malo porque, en principio, maneja una terminología totalmente inadecuada, puesto que no existe esta distinción de clero diocesano y religioso, tal como lo plantean.

Pero, por otra parte, señalar la imprecisión del proyecto cuando habla de que «en tanto en cuanto impartan enseñanzas eclesiásticas o enseñanzas propias de disciplinas eclesiásticas». Nosotros lo suprimimos por discrepancia con el texto del proyecto únicamente en el párrafo «en tanto en cuanto impartan enseñanzas propias de disciplinas eclesiásticas». ¿Qué proponemos? Pues, no es ningún invento del Grupo Parlamentario de la UCD, es exac-

tamente el mismo texto que figuraba en las normas para la Contribución Urbana que hasta ahora han estado vigentes desde 1978 concretamente, Boletín Oficial de la Provincia de 24 de julio del 78. Estas normas fueron aprobadas por el Consejo Foral en 29 julio 1978 y lo que hacemos es reflejar en este texto lo mismo que figuraba en el anterior. ¿Por qué? Porque jurídicamente y porque políticamente creemos que debe ser así.

En principio, jurídicamente, porque estamos discutiendo unas exenciones permanentes de carácter subjetivo, por el sujeto. Y la Real Academia de la Lengua define claramente que el sentido de subjetivo aquí no es nada discrecional, sino precisamente se refiere a eximir de la contribución por ser quien es el sujeto que realiza esa actividad. Y estas son unas exenciones, señorías, que están concedidas a un sujeto, que es la Iglesia Católica, pero no exclusivamente a la Iglesia Católica sino a cualquier otra confesión religiosa, si bien el sentido que figuraba en el año 78 en el acuerdo al que he hecho referencia era exclusivamente en cuanto a la Iglesia Católica.

Por tanto, no es una enmienda típicamente confesional de la Iglesia Católica, sino de cualquier otra confesión religiosa. Pero ciertamente que nuestro Grupo tiene que tener en cuenta que la católica es la confesión mayoritaria en Navarra y, lógicamente, debe tener en cuenta esta circunstancia. Ustedes fácilmente admiten la libertad confesional, fácilmente hablan de la libertad de elegir cualquier confesión, incluso de hacer proselitismo en esa confesión, y posiblemente no pongan o no hayan puesto reparos a los Concordatos, pero luego, por la vía de lo que son las normas parlamentarias, tratan de dificultar ese trato que, lógicamente, debiera favorecerse.

Basta, pues, para nosotros que el sujeto sea una Iglesia, que puede ser la católica o no, y que la Universidad o el Seminario se dediquen a la formación del clero de una iglesia o congregación religiosa para tener derecho a la exención.

Qué dice el proyecto y qué han defendido aquí los señores Zufía y el portavoz del Grupo Socialista. Que sí, que tienen derecho a la exención pero en tanto en cuanto impartan enseñanzas propias de disciplinas eclesiásticas. ¿Y cuáles son las enseñanzas eclesiásticas? ¿Qué es? La teología, la pastoral, quizás el latín, pero la geografía, la historia, la química, el francés, la sociología, ¿no serían disciplinas eclesiásticas? ¿Qué pretenden, que se les exima únicamente de la Contribución Urbana en proporción al número de asignaturas o número de horas que dediquen a enseñar unas disciplinas, que alguien tendrá que decir si son eclesiásticas o no, y que en cambio se les cobre contribución por aquellas otras asignaturas como la geografía e historia, o las que puedan entender sus señorías en cualquier momento? En cualquier caso, ¿cuántas enseñanzas de éstas que son eclesiásticas hay que impartir o en qué modo, qué parte alícuota de la cuota tendrán que pagar por impartir unas y no otras?

Nosotros creemos que este planteamiento no es realista y no es razonable. Se exime y se debe eximir a la Iglesia Católica y a las demás Iglesias por ser Iglesias que están formando a sus propios sacerdotes y pastores, pongan lo que pongan como asignaturas en sus programas, siempre que no sean manifiestamente en contra de lo que son los esquemas de la enseñanza que reciben otras profesiones que sean similares.

No podemos, entendemos nosotros, señor Presidente y termino, dejar a los Ayuntamientos discutiendo o dejar a la Diputación en su reglamento que esto lo determine si se libera de la mitad, del tercio, del quinto o del décimo de la cuota de la Contribución Urbana a las Universidades y a los Seminarios según qué asignaturas o qué porcentaje de ellas impartan o no, porque no es el Ayuntamiento, y posiblemente no sea esta nuestra misión, discutir a una Iglesia, a cualquier Iglesia, si tal o cual asignatura es propia o no de la disciplina eclesiástica que libremente ellos establecen.

Yo creo que ésta es una tradición que conocemos en su última redacción legislativa del año 78, que si ustedes tienen intención de truncar, que si ustedes tienen intención de cambiar, nosotros no. Y, desde luego, decir, señor Presidente, que aquí no es donde defendemos a la Universidad de Navarra, porque ya hay otro artículo que próximamente veremos, en el que mucho más claramente se saca o se puede sacar a colación ese argumento. Muchas gracias, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: *Gracias, señor Gurrea.*

El señor Viguria, por «Unión del Pueblo Navarro», tiene la palabra, en el turno en contra del voto particular presentado por el Grupo Socialista al apartado d) del artículo 8.°

SR. VIGURIA: *Señor Presidente, señora y señores Parlamentarios, a mí me parece que el tema ha empezado por mal camino, porque habría que haberlo enfocado desde el punto de vista como me parece a mí lo voy a hacer yo, claro, y disculpo a los que no lo han hecho.*

Definición del impuesto: «la Contribución Territorial Urbana, denominada contribución en los artículos siguientes del texto, es un tributo municipal de naturaleza real, que grava la capacidad de producir renta en los bienes y derechos calificados tributariamente como urbanos»; «la capacidad de producir renta».

De entrada tengo que decir que esta manera de exaccionar me parece que es en sí misma absolutamente injusta. Pero, vamos, si alguien admite y demuestra que cualquier centro de enseñanza es capaz de generar renta, yo le diría dos cosas: primero, que lo demuestre, lo cual me parece imposible puesto que nunca ningún banco se ha metido ahí, es una deducción bastante simple. Si generara renta

lo lógico es que se le aplicara la exacción a la renta producida, y entonces tendría que decir otra cosa, que tributaría dos veces, porque también por la renta de sociedades habría de pagar, si se trata de una persona jurídica, y, si de una persona física, pagaría por el impuesto de las personas físicas.

De manera que este es el principio, se trata de un tributo. Pero como aquí de lo que se ha hablado es con unos juicios apriorísticos, de algún modo son prejuicios, entonces dices: ¡caramba!, aquí va a salir beneficiado un centro al cual le profesamos una solemne antipatía. Bien, dígase, que están todos exentos los que me caen bien, los que me caen mal no. Yo debo decir: legislar es establecer un criterio de igualdad de oportunidades, nos caigan bien o nos caigan mal. Y esa es la cuestión. Si como consecuencia de aplicar este criterio de justicia y porque la enseñanza se lo merece y porque no es negocio, pues lo normal es que se diga que la consecuencia favorece también a aquellos que no me caen bien, pues bien favorecidos están. Este es el tema, se trata de un tributo. Y si consideramos que hay que exaccionar a algunos de su pago, en razón de la naturaleza de la actividad, como es la enseñanza, que nunca es negocio, pues entonces hay que hacerlo con todos. Y esta es nuestra postura. Nada más. Gracias.

SR. PRESIDENTE: *Muchas gracias, señor Viguria.*

Como ustedes saben, en el artículo 136 del nuevo Reglamento: «finalizado el debate de cada enmienda o voto particular, el Presidente concederá al Grupo Parlamentario o Parlamentario no adscrito que hubiese formulado la enmienda o sostenido un voto particular un turno de réplica por una sola vez y por una duración máxima de cinco minutos». *La tiene el Grupo proponente.*

SR. URRALBURU: *Señor Presidente, señora y señores Parlamentarios, estamos otra vez con uno de los temas que normalmente fracciona a la Cámara y yo creo que inevitablemente. Inevitablemente porque no se quiere reconocer lo que es absolutamente cierto, y es absolutamente cierto y —voy a repetir— legítimo también que ustedes de nuevo quieran proteger los ya muy protegidos, como ustedes mismos reconocen, intereses del Opus Dei. Pero es que ahora lo quieren proteger por su vinculación a la Iglesia Católica y no por los actividades que haga dependientes de esa vinculación eclesiástica, sino por cualquier actividad que, por su origen, pueda realizar como cualquier institución laica.*

Y aquí viene, yo creo, el juego doble y el juego, a nuestro entender, absolutamente falso. La protegen por ser una institución de enseñanza, y ya hay una correspondiente articulación en la norma, y la protegen por estar vinculada a la Iglesia Católica, y no por las actividades que en ese sentido realice, sino por cualquier actividad. Y el argumento fundamental que se dice es: hay que proteger al sujeto y no en relación con el objeto al que se ocupa la actividad, y es una argumentación, a nuestro entender, absolutamente falsa. Figúrense ustedes que aquí se dijera que se podía proteger todo tipo de actividades que realizaran personas jurídicas vinculadas a la Iglesia, y una institución pudiera tener, cosa que no es mucho suponer, una sociedad inmobiliaria que controla, a través de terceros, actividades económicas fundamentales y que explotara después la compra y venta de suelos, etc., etc.

Ustedes saben muy bien que en este caso importa tanto el sujeto, Universidad Eclesiástica, como el objeto, qué disciplinas son las exentas en función de esto que ustedes dicen —y aquí la falacia— que deviene de los acuerdos con la Santa Sede. Y de nuevo se ha pretendido decir que el Partido Socialista, que apoya en el Congreso los acuerdos con la Santa Sede, aquí, en una norma subsidiaria de segunda categoría en este sentido, está tratando de quebrar aquello. Pues, es absolutamente falso, llamen a las cosas por su nombre, estamos en contra de que a una Universidad se le exencione no por ser Universidad, que en este caso tendrá tasadas sus exenciones, sino además por ser una Universidad que está vinculada a una determinada disciplina eclesiástica. Eso es quebrar el principio que inspiraba la norma. El principio que inspiraba la norma y que inspiraba también los acuerdos con la Santa Sede es que, por esos acuerdos, se va a proteger, a no exaccionar las actividades propias de las diferentes religiones o de las diferentes creencias que existan, confesiones religiosas en términos jurídicos, y no cualquier actividad que, en nombre de esas confesiones, se pueda realizar.

Así que, no subiendo más de tono el debate sino dejándolo en los términos estrictos, no nos vengan ustedes con cuentos, esto se llama de nuevo más dinero, más beneficio al Opus Dei, llámenlo así y no vinculen ningún tipo de confesión religiosa con esa materia, porque ustedes nos tienen acostumbrados, por activa y por pasiva, a dar a espuertas y beneficios todos los que les parecen bien y, desde luego, no sé cómo se lo van a explicar en el futuro a este pueblo.

SR. PRESIDENTE: *Gracias, señor Urralburu.*

Vamos a poner, pues, a votación el voto particular presentado por el Grupo Socialista y el señor Zufía al párrafo d) del apartado 1 del artículo 8.° del dictamen que estamos debatiendo. Atención, señores Parlamentarios.

¿Señores Parlamentarios que votan a favor del voto particular? (PAUSA.)

Pueden sentarse.

¿Señores Parlamentarios que votan en contra? (PAUSA.)

Pueden sentarse.

¿Señores Parlamentarios que se abstienen? (PAUSA.)

SR. SECRETARIO CUARTO (Sr. Bados): *A favor, 19; en contra, 27; abstenciones, ninguna.*

SR. PRESIDENTE: *Queda así rechazado el voto particular.*

Vamos a pasar al apartado e) del artículo 8.º, al cual también hay presentado un voto particular por el señor Zufía y el Grupo Socialista. De nuevo el portavoz del Grupo Socialista va a hablar, tiene la palabra el señor Alava.

SR. ALAVA: *Señor Presidente, pues nuevamente vamos a defender otro voto particular para intentar que se vote a favor del texto del proyecto, el cual, ya lo hemos dicho anteriormente y ahora es lo mismo, es mucho mejor y más justo que el que propone el dictamen que ha salido de Comisión y esto gracias a las enmiendas introducidas por mediación de UCD en la Comisión.*

La diferencia en este punto está en que mediante la enmienda se ha variado sustancialmente otra vez más el objeto que se debe eximir del pago de contribución urbana. Se propone en el dictamen que también los colegios u otros centros de enseñanza dependientes de la jerarquía eclesiástica estén exentos. Y esto a nosotros, a nuestro Grupo no nos parece que sea mínimamente razonable y entendemos que otra vez más se pretende excluir del pago a entidades y actividades que, por otra parte, se exige al resto de los ciudadanos.

Ya en el apartado anterior se ha tratado de excluir a la Universidad, ahora lo que se pretende también es que los colegios o centros de enseñanza dependientes de la Iglesia estén exentos asimismo. Y esto sin tener en cuenta para nada si esa actividad reporta renta o no, si da beneficios o no da beneficios a sus propietarios y, al mismo tiempo, qué tipo de servicios y a qué sectores de la Sociedad presta estos servicios.

Señores Parlamentarios, esto a nosotros nos parece que no lo debemos aceptar y que, si se trata de centros privados que producen o pueden producir renta, pues que los mismos no estén exentos, como no lo están otras propiedades y asociaciones de otro tipo, para las cuales no se contempla ninguna clase de exención.

Así pues, nuestro Grupo, por un sentido mínimo de justicia y equidad en el sostenimiento de las cargas que pesan sobre el común de los ciudadanos, pedimos no se esté de acuerdo con las reformas introducidas en Comisión que, a nuestro juicio, han empeorado considerablemente el texto del proyecto, así como los fines que este proyecto pretendía conseguir. Nada más.

SR. PRESIDENTE: *Gracias, señor Alava.*

Para turno a favor de este voto particular al apartado e) pide la palabra el señor Zufía, del Grupo Mixto. Tiene la palabra.

SR. ZUFIA: *El portavoz de UPN rechazaba la filosofía o los principios en que está basado este dictamen de contribución urbana, rechazo que es lo que me está llevando, como al final explicaré, a abstenerme en su votación.*

En cuanto a la intervención del señor portavoz de UCD la tengo que rechazar, por insidiosa, puesto que insinuaba que se trataba de poner dificultades o de ciriquiar, en definitiva, cuando se va a conceder un beneficio a la Iglesia Católica o a otras confesiones religiosas, y nada más lejos de la verdad. Por lo tanto, rechazo ese argumento o esa indicación, al menos por mi parte, por ser absoluta y rigurosamente falso. Yo he defendido que estoy totalmente de acuerdo en que a una confesión religiosa, la Iglesia Católica o la que sea, se le concedan unas exenciones por aquellos bienes que tenga que precisar para ejercer —como he dicho antes—, para ejercer su ministerio.

Se ha dicho ya, pero yo quiero repetirlo, que no se trata de un carácter subjetivo general; no todas las posesiones de las iglesias están exentas ni están contempladas aquí, están exentas ni siquiera después de las amplísimas enmiendas introducidas por un lado y por otro por UCD, porque no hay actividades lucrativas, no hay posesión de fincas urbanas arrendadas, etc., que estén exentas, por lo tanto, no todos los bienes de la Iglesia están exentos, y únicamente se pretende aquí aquéllos, insisto, que precisa. Por lo tanto, limitándome al voto particular que actualmente estamos contemplando, si, efectivamente, aquí lo que se ha hecho ha sido agregar los colegios u otros centros de enseñanza dependientes de la jerarquía eclesiástica, que tenga la condición de benéfico-docentes. Esto es absolutamente innecesario, no hay por qué introducir esto en el capítulo de las exenciones de carácter subjetivo porque están ya exentos todos los centros de enseñanza de carácter benéfico-docente, sea quien sea su propietario. Entonces, me parece que es incluso feo atribuir una exención a unos centros de enseñanza benéfico-docente por el hecho de que sean o no propiedad de una Iglesia o Confesión religiosa. Si están exentos todos, y así está contemplado a continuación en el artículo 9, creo que es, del proyecto, no hay porqué introducir aquí esta modificación, esta ampliación, que incluso creo que es relativamente vejatoria para la Iglesia.

SR. PRESIDENTE: *Gracias, señor Zufía.*

¿Para turno en contra del voto particular a la letra e) del apartado 1? (PAUSA.): señores Gurrea y Viguria, el primero de ellos tiene la palabra.

SR. GURREA: *Señor Presidente, señorías, dentro del capítulo de exenciones permanentes, en el proyecto remitido por la Diputación figuraba el apartado e), en el que se señalaba como eximibles permanentemente los edificios destinados primordialmente a casas o conventos de las órdenes, congregaciones religiosas e instituciones de vida congregada.*

Y este Grupo Parlamentario, cuando estudió las enmiendas a este proyecto, tuvo que compararlo necesariamente —y suponemos que esto será admitido también como legítimo y hasta como un buen método de trabajo—, compararlo con el texto de las normas para la exacción de la Contribución Urbana que existían desde 1978. Y entonces nos dimos cuenta de que habían desaparecido en el texto del proyecto un par de referencias, que a algunos les parecerán inútiles, como aquí se ha dicho, pero que reconocerán también que legítimamente a otros nos puede parecer muy convenientes y hasta necesario. Dos referencias: una, a los institutos religiosos y seculares canónicamente establecidos; otra, a los colegios y otros centros de enseñanza dependientes de la jerarquía eclesiástica que tengan la condición de benéfico-docentes. ¿Qué pasa, que desde el año 78 han desaparecido los institutos religiosos y seculares canónicamente establecidos? ¿O han desaparecido los colegios o centros de enseñanza dependientes de la jerarquía eclesiástica que tengan la condición de benéfico-docentes? Pues no, señorías, porque no han desaparecido, ahí siguen. ¿Qué ha pasado? Pues, que quien hizo el proyecto consideró que estos dos aspectos no eran de recibo para la exención en la Contribución Urbana, es decir, que quería que a partir de ahora empezaran a pagar. Claro que puede decir el portavoz socialista que las enmiendas de UCD han empeorado textualmente los fines del proyecto, naturalmente, como que los fines del proyecto eran muy distintos de los que puede tener este Grupo Parlamentario, por ejemplo, cargarse una serie de exenciones, que al fin y al cabo son ayudas indirectas, a una serie de instituciones que las necesitan y que difícilmente podrán señalarme sus señorías, desde la oposición, cuáles de ellas y cuántos lucros tienen como para que, efectivamente, se hagan unos pronunciamientos así de claros.

Y hablemos de insidiosos, porque si a alguno le pueden parecer insidiosos los comentarios que he hecho, insidioso es que se diga que por este camino de las exenciones de la Contribución Urbana, como ha dicho muy mal el portavoz del Partido Socialista, acabará eximiendo a sociedades de tipo religioso hasta cuando emprendan acciones inmobiliarias. Porque aquí no estamos hablando del impuesto por las inmobiliarias, aquí estamos hablando de la exención de la Contribución Urbana a centros de formación del clero y ahora a centros benéfico-docentes. O sea que, si una saca en ese momento el tema de las inmobiliarias sus motivos tendrá pero es en otra norma, no en ésta, ni a propósito de ninguna norma de la que estemos hablando ahora. Prácticamente es lo que pudiéramos llamar un salirse de la cuestión y el utilizar un argumento a falta de otros mejores.

Nosotros creemos que debe mantener la redacción que figuraba en el año 78 y la que aprobó la Diputación en esa fecha. Y, en todo caso, aquí lo que tenía que haber ocurrido es que alguien, de adverso, nos explicara cómo diablos y por qué se ha suprimido lo que se ha suprimido de la redacción anterior.

En el caso de los institutos seculares, señorías, ustedes, los que mantienen el proyecto, los quieren sustituir por un párrafo que pretenden que diga lo mismo, dicen «instituciones de vida congregada». Es decir, que ustedes son capaces de eximir de la contribución urbana con carácter permanente a aquellos que vivan en comunidad, pero si no viven en comunidad entonces, por lo visto, tienen que pagar contribución, porque de otra forma no se puede entender que las instituciones de vida congregada deban tener una exención de contribución que aquellas instituciones seculares o eclesiásticas de vida no congregada por lo visto tendrían que pagar.

Esta, señores, y repito, es una exención de tipo subjetivo, por el sujeto que es una Iglesia, de la confesión que ustedes más les cuadre pero una Iglesia. Y porque, en cierto modo, hemos asumido que debemos apoyar las confesiones religiosas, sean de sacerdotes o sean de seculares, dejando de aplicar una serie de medidas que pueden resultar coactivas para aquéllos que no vivan en congregación. Yo creo que por el sujeto, el sujeto son los pastores de una Iglesia, me da lo mismo que vivan congregados que que viven separados; el sujeto es el que tiene el derecho a la exención.

Y a propósito de los colegios benéfico-docentes, que existen, señor Zufía, siguen existiendo, y la Iglesia Católica no creo que sienta un especial sentimiento vejatorio por seguir teniendo colegios benéfico-docentes, aunque no lo ponga en los rótulos de los colegios porque podría resultar vejatorio no para la Iglesia Católica sino para algunos de los alumnos. Esa es la razón por la cual no figura en el rótulo «benéfico-docente», pero siguen siendo benéfico-docentes muchos colegios que sostiene la jerarquía eclesiástica sin ánimo de lucro para atajar las consecuencias de la marginación en la infancia y en la juventud, dándoles enseñanza gratuita. Si esto existe, y esto no ha desaparecido, es lógico que lo reflejemos como exenciones al sujeto.

Y dicen ustedes que por qué aparece varias veces la Iglesia y por qué aparecen varias veces los centros de enseñanza. Pues, porque nosotros no hemos construido el proyecto, alguien nos ha hecho un proyecto, nos lo ha mandado y establece un epígrafe de «exenciones en concepto del sujeto» por ser quien es el que ejerce una actividad. Y hay otro artículo que dice: «subvenciones por el objeto social». Y unas veces a una determinada institución se le puede eximir por ser quien es, por ser una confesión religiosa, y otras veces se le exime por el objeto social, por la finalidad social de la actividad que realiza.

Yo creo que la enseñanza forma parte de la razón de ser de la gran mayoría de las confesiones religiosas y, por tanto, es muy difícil decir que se

apoya a la libertad de enseñanza y que no se ponen trabas a las confesiones religiosas, católicas o no católicas, si se les ponen estas pequeñas chinas para impedir su mejor fin. Nada más, señor Presidente. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE: *Gracias. señor Gurrea.*

El señor Viguria, a continuación.

SR. VIGURIA: *Muchas gracias, señor Presidente. En realidad no tengo nada que añadir a lo que he dicho antes y me parece que es ocioso lo que se está hablando porque se está tendiendo a lo puntual y esto, como se trata de un tributo, habría que haber entrado en el fondo de la cuestión. Esperaba yo haberlo hecho con motivo de la enmienda a la totalidad que el señor Zufía había mantenido, aunque al parecer sin los requisitos necesarios, donde se podía haber entrado perfectamente para explicar un poco qué es un tributo como este. Es un impuesto de producto que, como no se trate bien, se vuelve antisocial e injusto. Si lo que se dice es que en el hecho imponible, que es la capacidad de generar renta, señores, lo primero que hay que atender es a ver si la cuestión que nos trae está dentro de esa capacidad de generar renta. Mientras no se dilucide eso, es ocioso hablar y se va a lo puntual, a lo quisquilloso, a «con la Iglesia hemos topado», con el derecho canónico, con la vida congregada, con los laudes, maitines, etc.*

Señores, esto es muy triste, hablando desde un punto de vista de Hacienda, que salgan estas cosas tan respetables. Nada más. Votaremos a favor del dictamen. Gracias.

SR. PRESIDENTE: *Gracias, señor Viguria.*

¿Para turno de réplica?: el señor Urralburu.

SR. URRALBURU: *Señor Presidente, a ver si, con más suerte que la otra vez, tratamos de rectificar respecto a lo que se ha dicho. Se dice que es función primordial de los sujetos objeto de exención, es decir, las instituciones de la Iglesia, la enseñanza y que, por esta razón, hay que relacionar directamente las actividades de la enseñanza que realicen estas instituciones eclesiásticas con las exenciones que la norma regula.*

Yo creo que eso, técnicamente, en este caso, por empezar por esa capacidad de embrollar que tiene el portavoz de UCD, por empezar por lo técnico, no se sostiene. Y no se sostiene porque inmediatamente a eso se dice que los colegios y otros centros de enseñanza que tengan la calificación de interés social, siempre que no produzcan renta, están exentos permanentes de este impuesto. Es decir, que las actividades de enseñanza, por sí mismas, cuando no producen renta y son declaradas de interés social ya están exentas.

Y no sé cuál es entonces la pretensión y empiezo a pensar mal porque aquí el refrán suele dar bastante acierto. Como siempre que nos meten una coletilla de esta naturaleza significa una porrada de dinero que se va a manos privadas, sean éstas controladas por señores que tienen una clínica privada —y luego hablaremos de ella— o por quien tiene una Universidad, pues, entonces pienso que el problema aquí, de nuevo, no es técnico.

Recientemente se ha producido una manifestación en Pamplona de personas relacionadas familiar o institucionalmente en los Concejos con las concentraciones escolares. A algunos de los impulsores de esa manifestación probablemente cabría recordarles su responsabilidad. No basta sólo decir que están persiguiendo no sé qué bienes para esos colegios, sino venir aquí realmente a defender aquellos dineros que podrían ayudar, si se cobrara y no se exencionaran, para financiar, por ejemplo, esas concentraciones escolares. Los socialistas en esta materia, a pesar de que normalmente unos —los que están aquí— nos pretenden presentar como enemigos irreconciliables de la Iglesia, como que ni la misma Iglesia en sus mentes más inteligentes se la cree, u otros, esos que no vienen al Parlamento a defender los intereses del pueblo, en este caso que no se consagren privilegios, pretender decir que nosotros estamos en alianza con UCD y UPN en el tema de la enseñanza, en el tema de las subvenciones, etc., etc., como oía en un slogan el otro día, les tenemos que decir a unos lo que ya les he dicho y a los otros que los mejores amigos de UCD, los mejores amigos legítimos objetivamente de UPN son precisamente los ausentes, que están permitiendo con su ausencia, además de la provocación de la algarada y de la lucha contra las instituciones, precisamente que estas normas estén consagrando de nuevo el privilegio. Nosotros sabemos que usteden no van a poder justificar esto ni técnica ni políticamente. Ellos, que nunca les importa lo técnico, al menos políticamente, deben saber que son los responsables de que este Parlamento haga este tipo de excepciones, absolutamente injustas y desproporcionadas con las actividades que se proponen.

SR. PRESIDENTE: *Gracias, señor Urralburu.*

Vamos a poner a votación el voto particular presentado por el Grupo Socialista y por el señor Zufía, que acaba de debatirse.

¿Señores Parlamentarias que votan a favor del voto particular que acaba de debatirse? (PAUSA.)

¿Señores Parlamentarios que votan en contra? (PAUSA.)

¿Señores Parlamentarios que prefieren abstenerse? (PAUSA.)

SR. SECRETARIO CUARTO (Sr. Bados): *A favor, 18; en contra, 28; abstenciones, ninguna.*

SR. PRESIDENTE: *Queda así rechazado el voto particular.*

Vamos a poner a votación el texto de las letras d) y e) que han sido objeto de voto particular, del apartado 1 del artículo 8.°. Votamos, pues las dos letras del dictamen d) y e).

¿Señores Parlamentarios que votan a favor? (PAUSA.)

¿Señores Parlamentarios que votan en contra? (PAUSA.)

¿Abstenciones? (PAUSA.)

SR. SECRETARIO CUARTO (Sr. Bados): *A favor, 27; en contra, 19; abstenciones, ninguna.*

SR. PRESIDENTE. *Aprobados los párrafos d) y e) del apartado 1 del artículo 8.°, vamos a poner a votación, si no les parece mal, y puesto que no tienen enmiendas ni votos particulares, los apartados 2, 3, 4 y 5 del artículo 8.°.*

¿Votos a favor? (PAUSA.)

¿Votos en contra? (PAUSA.)

¿Abstenciones? (PAUSA.)

SR. SECRETARIO CUARTO (Sr. Bados): *A favor, 34; en contra, nadie; abstenciones, 13.*

SR. PRESIDENTE: *Aprobados, pues, los apartados 2, 3, 4 y 5 del artículo 8.°, entramos en el artículo 9.° que, conforme al artículo 139.2, lo debatiremos y votaremos por apartados, páginas 10 y 11 del Boletín que tenemos entre manos. Los apartados 1 y 2 no tienen enmiendas ni votos particulares. Podemos ponerlo a votación en conjunto si nadie quiere abrir los turnos a favor o en contra, o votarlos separadamente. Vamos pues a votarlos en conjunto, apartados 1 y 2 del artículo 9 del dictamen que estamos debatiendo.*

¿Votos a favor? (PAUSA.)

¿Votos en contra? (PAUSA.)

¿Abstenciones? (PAUSA.)

SR. SECRETARIO CUARTO (Sr. Bados): *A favor, 33; en contra, nadie; abstenciones, 13.*

SR. PRESIDENTE: *Al apartado 3, como ahora seguramente nos dirá el señor Gurrea, hay presentada una enmienda «in voce» como adición al texto elaborado, que consiste en añadir la palabra «hospitalarias» a continuación de la expresión «ambulatorios y clínicas». Es decir, diría así: «Los destinados a hospitales, residencias sanitarias, ambulatorios y clínicas hospitalarias, así los establecimientos penitenciarios, etc.».*

En la motivación de la enmienda se dice que se trata de precisar el alcance de la exención a las clínicas reduciéndolo a las hospitalarias para evitar una interpretación amplia, por ejemplo a las llamadas clínicas dentales. Podía haberse hecho esta precisión terminológica en el futuro Reglamento, pero así se aclara mejor y no crea falsas expectativas.

La Presidencia no duda que se trata, por lo menos, de una expresión terminológica, no está segura, la verdad, de que solamente se trate de eso. No obstante, espera que no haya ningún Grupo que se oponga a la admisión a trámite de la enmienda «in voce». ¿Es así? (PAUSA.) *En ese caso, el señor Gurrea tiene la palabra, de todos modos, para explicar. Tiene la palabra si quiere...*

SR. URRALBURU: *La transaccional, en todo caso, sería, si hay alguna transacción que hacer, entre el voto particular y el texto del dictamen, porque eso es una enmienda transaccional. Nosotros no nos vamos a oponer a la tramitación, pero primero se defiende el voto particular porque no entramos en ninguna transacción para lavar la cara a nadie. Lo único que no vamos a impedir su tramitación. Primero se defiende el voto particular.*

SR. PRESIDENTE: *No creo que tenga inconveniente el señor Gurrea. El señor Alava tiene la palabra para defender el voto particular.*

SR. ALAVA: *Señor Presidente, nuevamente las enmiendas introducidas por UCD en Comisión parece que han conseguido desvirtuar el espíritu del proyecto de Contribución Urbana, el cual, a nuestro juicio y ya lo hemos dicho en dos ocasiones anteriores, podía ser aceptable en líneas generales. Pero, señores Parlamentarios, UCD, con la colaboración de UPN, parecen empeñados en lograr ventajas para ciertos sectores y actividades. Parecen querer lograr esas ventajas a estos sectores de los cuales se muestran esforzados defensores. No importa que se cometan verdaderos despropósitos y barbaridades, lo que importa, al parecer, es favorecer los intereses y actividades de determinadas entidades aunque para ello, repito, se tengan que cometer atropellos, y si no díganme ustedes si la exención de pago a las clínicas no es una verdadera barbaridad.*

Nosotros nos preguntamos es a quién se trata de proteger, a quién tratan ustedes de proteger con esta medida. ¿Al Opus, señor Del Burgo? (El señor Del Burgo responde desde el escaño) Exactamente, usted lo ha dicho.

Parece, pues, que razonablemente el proyecto trataba de eximir del pago a entidades que, por su actividad benéfica al servicio de los navarros, se hicieran merecedores de esta exención. Pero con la introducción de la enmienda propuesta por UCD y apoyada por UPN lo que se pretende conseguir es exactamente lo contrario. Yo pregunto, señores Parlamentario, desde cuándo las clínicas que ejercen una actividad lucrativa, que no practican la medicina con afán de filantropía sino con afán claro de ganar dinero, desde cuándo, digo, se les puede considerar merecedoras de la exención de pago de Contribución Urbana. Señores de UCD, señores de la derecha, aquí se han pasado ustedes yo no diría que un pelín, como se dice en un lenguaje coloquial, sino que se han pasado de verdad, se han pasado del todo. Han conseguido que el proyecto que ha salido no se parezca en nada, absolutamente en nada al texto primitivo, pero no para mejorarlo sino para hacer de éste un instrumento al servicio de unos intereses y sectores que no son merecedores de este trato y esta protección tan a ultranza, y de esto,

de esta protección, algo sabe ya esta Cámara, y si no que se lo pregunten a mis compañeros Malón y Elío, cada vez que se producen los debates en los cuales están involucradas las ayudas tan generosas que con el dinero de todos los navarros otorgan al Opus.

Parece, no obstante, que esto no es bastante y entonces es preciso favorecerlos también de otros modos y en todas las oportunidades que haya.

Para terminar, decir una vez más que lo que se propone por la derecha es una auténtica barbaridad y denunciar desde aquí que estos despropósitos no animan ni van a animar precisamente a los ciudadanos navarros a pagar escrupulosamente sus impuestos a la Hacienda Foral y Local, a la vista de estas propuestas tan discriminatorias y del diferente trato que se pretende dar a los contribuyentes navarros. Nada más. Gracias.

SR. PRESIDENTE: *Gracias, señor Alava.*

Para turno a favor piden la palabra, por el Grupo Mixto, el señor Zufía y el señor Lasunción. Tiene el señor Zufía tres minutos porque dos y medio no se puede medir.

SR. ZUFIA: *Confío que el señor Gurrea, en su reconocida habilidad para tergiversar palabras y argumentos, no consiga en esta ocasión tergiversar nuevamente los que se van a decir.*

Creo que bastaría casi con leer lo que se decía en el proyecto y lo que se dice en la enmienda introducida en el dictamen para que se vea la clara diferencia. Hablaba el proyecto de centros, hospitales, residencias, etc., etc., siempre que no produzcan a sus dueños renta alguna, y esto ha sido modificado por «siempre que se utilicen para el cumplimiento de sus fines». Por lo tanto, toda clase de hospitales, de residencias sanitarias, ambulatorios y clínicas, y menos mal que parece que van a ser clínicas hospitalarias, toda clase de establecimientos privados de este tipo, produzcan el lucro que produzcan, van a ser únicamente con tal de que cumplan sus fines, sus fines serán los propios del título que llevan aquí. Una clínica privada, un ambulatorio, por tanto será una consulta porque una consulta privada supongo que es un ambulatorio, aquí o donde sea quedan totalmente exentos de contribución urbana por la razón de que se trata de proteger no sé qué intereses, qué puede haber oculto aquí, porque yo me resisto a creer que, efectivamente, lo que se persiga con esto es que todos aquellos centros que en esta oportunidad producirán un mayor o menor beneficio, como podrán producir un mayor o menor beneficio otras actividades ya sean industriales o sean profesionales. Yo no sé con qué cara podrán recibir estas exenciones otras actividades, que creo que pueden ser tan humanitarias. Yo lo decía en broma en la Comisión pero lo vuelvo a repetir ahora: el portavoz habitual de UCD —y perdone el señor Astráin la referencia—, que tiene un establecimiento, su cónyuge, de farmacia, supongo que es una actividad tan humana, tan social, tan necesaria como puede ser una clínica. No sé cómo se consiente que una farmacia pueda pagar contribución territorial y un ambulatorio, una llamada clínica esté totalmente y de raíz exenta por el hecho de serlo.

SR. PRESIDENTE: *Gracias, señor Zufía.*

El señor Lasunción, también durante tres minutos.

SR. LASUNCION: *Señor Presidente, señora y señores Parlamentarios, tengo el gusto de dirigirme a la Cámara por primera vez desde el Grupo Mixto y pido excusas a mis compañeros del Grupo porque les voy a rebajar a cada uno de ustedes medio minuto sus intervenciones para que a mí me queden tres.*

Mi postura general sobre lo que estamos debatiendo es de apoyo absoluto al proyecto que aprobé en la Diputación y, por tanto, por eso estaba en contra de las enmiendas, de los artículos del dictamen que se han puesto a votación hasta ahora.

Pero esta tercera que nos ocupa es especialmente preocupante o llamativa, que es eximir de pago de la contribución urbana a las clínicas privadas y encima tratan los señores de la UCD de disfrazarlo con «clínicas hospitalarias», con lo cual esto creo que es más bien un lavado de cara pero siguen entrando ahí todos aquellos amigos o no amigos, instituciones que ustedes quieren proteger. Pero es que quieren malproteger, opino, porque cuando se protege en abuso yo estimo que se le hace un mal servicio al protegido, a poco honesto que sea, porque se verá, sin duda alguna, sujeto de la crítica amplia popular. Yo estoy convencido de que muchos profesionales de la sanidad que tienen montados negocios legítimos con aspiración de lucro están muy deseosos de pagar los miles de duros que están pagando al Ayuntamiento de Pamplona o a cualquier Ayuntamiento en este momento y sienten que tienen que participar en la financiación de esos gastos del Ayuntamiento, que no son ni más ni menos que proteger y mantener sus alrededores, su alcantarillado, etc., etc., y que, de repente, si todo va bien, es decir si todo va bien como hasta ahora, por decirlo de alguna forma, si todo va muy mal se van a ver protegidos.

¿Qué van a decir los abogados, qué van a decir los arquitectos, que van a decir las empresas que, sin hablar de lucro y sin hablar de beneficios, al final de año, antes de hablar de beneficios, que probablemente muchas de ellas no los tendrán, ya tienen que pagar su contribución urbana ahora? ¿Qué van a decir, qué estamos haciendo aquí, señores? Estamos cometiendo un desaguisado, están ustedes cometiendo un desaguisado. Gracias.

SR. PRESIDENTE: *Gracias, señor Lasunción.*

¿Para turno en contra? (PAUSA): *Señores Gurrea y Viguria, el primero de los cuales tiene la palabra.*

SR. GURREA: *Señor Presidente, señorías, no vengo aquí a tergiversar, que por lo visto lo hago bien, sino a rebatir, que no lo debo hacer tan mal, y no a embrollar, que qué más quisiera el Partido Socialista que me embrollara, sino a esclarecer. Y a llamar la atención de que algunos Grupos aquí no sólo votan en contra de las enmiendas de la UCD cuando da esos privilegios tan monstruosos a todas estas instituciones, tan de lucro como aquí se han visto, incluidos asilos y hospicios, porque también votan ustedes en contra de esas cosas, sino señalar que tampoco votan a favor, y aquí se ha visto, cuando se habla de exenciones a los terrenos y edificios propiedad del Estado, instituciones forales, municipios, concejos, etc. Es una costumbre la de que hoy, en este proyecto nos parece que, en definitiva, nuestro Grupo Parlamentario está modificando ese proyecto y ya ni siquiera apoyan aquellas cosas que razonablemente debieran de apoyar.*

Yo, señor Presidente, quiero protestar porque me ha parecido entender, en la intervención que ha hecho el Grupo Socialista, una especie de valoración o apología de los que no pagan los impuestos o de que no paguen los impuestos, que ciertamente, en cualquier caso, se podía haber ahorrado para que nadie la malinterpretara.

Quiero precisar, señor Presidente y señorías, que nosotros no tratamos de que una serie de instituciones obtengan ventajas, en cualquier caso de que conserven aquellas que tenían y que ustedes quieren arrebatárselas, por lo menos hasta aquí, hasta lo que se refiere al artículo 9, porque las exenciones de que hemos hablado a los bienes de la Iglesia, eclesiásticos y estudios seculares, etc. y los que se refieren a los centros benéfico-docentes estaban ya conseguidos, no tratamos de obtener ventajas sino de que esas ventajas, si ustedes las llaman así, las sigan manteniendo.

Y, desde luego, señalar que el texto que presenta el proyecto en realidad de lo que habla es de eximir a todos aquellos que no produzcan renta, es decir, una serie de actividades como hospitales, residencias, ambulatorios, clínicas, hospitalarias no, siempre que no produzcan a sus dueños renta alguna. Eso es lo que dice el proyecto. Nosotros creemos que el fundamento de la exención sea por el objeto, el fundamento de la exención sea la inexistencia de renta. Pero es que aquí ya se plantea la inexistencia de renta no ya la ausencia de lucro sino la ausencia de renta por pequeña que sea, y esto puede resultar absurdo porque no puede percibir una renta y esa renta no ser realmente lo que se llama una renta lucrativa, es decir, que compense la inversión o el servicio que preste a otro. Usted puede destinar con el proyecto de norma un edificio a un hospicio o a un hospital y, desde luego que si usted le cobra renta al que lo ocupa, ese hospital no quedará exento. ¿Por qué?, pues porque, a pesar del objeto social del edificio, del inmueble, de la labor que se desarrolle dentro, percibe renta y, si percibe renta el dueño, automáticamente no está eximido. Por lo tanto, decir que en el proyecto la frase «siempre que no produzcan a sus dueños renta alguna» es una frase desafortunada y que, desde luego, nosotros rechazamos y enmendamos.

¿Qué planteamos? que la exención a una serie de instituciones sanitarias que aquí se plantean sea en virtud de la finalidad social del objeto que se desarrolla, no en función de si cobra dinero por el edificio, que es lo que ustedes plantean, que podría incluso ser una cantidad simbólica, pero, desde luego, no realmente lucrativa como plantean.

Por eso, a nosotros nos parece que el texto tal como está es absurdo. Si lo hemos enmendado con mayor o menor fortuna es otro problema, pero ustedes lo que están aceptando es el texto íntegro de un párrafo de un artículo que he señalado que es absurdo.

Que me digan ustedes que están en contra, en definitiva opuestos al ejercicio de la medicina privada. Pues, es legítimo. Nosotros jamás patearemos cuando ustedes digan que están en contra de la medicina privada. O que, en definitiva, todas aquellas cosas que puedan tender a encarecer sus costos, pues, eso les vaya bien en sus programas, nosotros no patearemos; nosotros simplemente votaremos en contra. Nosotros lo que queremos es que realmente existan las dos formas, las dos modalidades de ejercicio de la medicina y, más bien, entendemos que esa competencia es positiva para el contribuyente puesto que hoy, dado el nivel creciente de personas que están acogidas a los beneficios de la Seguridad Social, prácticamente, y los conciertos que tienen con la Seguridad la mayoría de estas clínicas, realmente, con mi cartilla, con mi carnet de la Seguridad Social puedo beneficiarme también de los servicios de los mejores centros privados que puedan existir.

Si a cualquier trabajador que va a esos centros, a los que ustedes llaman, con retintín y a veces con pateo o algarada, de medicina privada, sin costarle un duro, porque puede ir sin costarle un duro y algunas de sus señorías, que, por cierto, jamás he pensado que sea gente adinerada, han pasado por esas instituciones sin costarles un duro, ese centro está cumpliendo una labor social, aunque sólo sea porque ustedes pueden ir sin costarles un duro. Y nosotros queremos que todos los apoyos que podamos prestar para que esas instituciones sigan funcionando y funcionen en mejores condiciones económicas es un servicio que hacemos a la sociedad y a ustedes.

Nosotros creemos que, en definitiva, el momento de las clínicas exclusivamente para ricos ha terminado, lo saben los mismos que crean las clínicas porque saben, en definitiva, que hoy la rentabilidad de instituciones de este tipo pasa por conciertos con la Seguridad Social y, por tanto, pasa por la posibilidad de que gente sin posibilidades económicas, con la cartilla del seguro puedan ir.

Nosotros, en definitiva, recogemos el espíritu de lo que figuraba en la norma para la contribución territorial urbana en el año 78, que no la hemos inventado, que hablaba de exenciones a aquellos centros sanitarios, clínicas también, y ambulatorios cuando se estaban dedicando —decía— al cumplimiento de los fines de la Seguridad Social y Previsión. Si estos centros realmente participan de los fines de la Seguridad Social en cuanto que permiten atender con sus mejores servicios a los trabajadores, nosotros creemos que siguen cumpliendo una función social y, por tanto, nosotros creemos que son dignos de protección.

Decir, señor Presidente, que en las intervenciones anteriores vuelve otra vez, so pretexto de decir que el portavoz embrolla, a sacar temas tan alejados de esta discusión como las concentraciones escolares y, naturalmente, como no viene a cuento, no replicaré en este caso. Pero mucho más peregrino me parece que aquí se hagan invocaciones y llamadas a la izquierda abertzale cuando uno pierde. No los llamen tanto porque, a lo mejor, luego resulta que no saben echarlos. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE: *Gracias, señor Gurrea.*

El señor Viguria, por UPN, tiene la palabra.

SR. VIGURIA: *Si me permite desde aquí porque intento ser muy breve, tan breve como mandan los cánones. Desde un punto de vista tributario, no se puede situar a nadie por debajo de las condiciones generales. Quiero decir que si la actividad de la medicina hospitalaria se ejerce desde el Hospital de Navarra, poniendo un ejemplo, no hay porqué hacerle la exención al Hospital de Navarra y no hacérsela a un ente particular que quiera hacer la misma labor. Eso es así de claro y me ha sorprendido mucho que el señor Lasunción lanzase unas cosas muy fuertes diciendo: ¡qué barbaridad están haciendo! Señor Lasunción, a usted se le puede exigir que hable de tributos y que ponga doctrina hacendística y no demagogia, ahí se está cuando se es Ponente de la Comisión de Hacienda para hablar de temas doctrinales de hacienda, cosa que no se ha hecho y había que haber empezado por eso. No desenfocar el tema. Esto es un tributo y hay que hablar desde la hacienda y desde la equidad y desde esa justicia fiscal y no se pueden hacer aquí cosas más difíciles.*

Si un señor porque está exento, porque es oficial, se sitúa en mejores condiciones, además de crearle esa dificultad al particular no se le va a pedir que declare por renta de sociedades o por lo que le corresponda. Establezcamos el principio de igualdad de oportunidades, eso siempre et importante. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE: *Gracias, señor Viguria.*

Para turno de réplica, el grupo proponente del voto particular.

SR. URRALBURU: *Señor Presidente, señora y señores Parlamentarios, hasta ahora, en palabras del representante de UCD, se estaban consolidando ventajas, privilegios se le ha escapado casi; ahora se están creando las nuevas que no existían en el pasado. Y es que no vamos para adelante sino que vamos muy para atrás.*

Y, desde luego, tengo que hablar de que usted ha demostrado de nuevo, ha revalidado ese título de máximo embrollador, que no solamente yo le he imputado, que otros y en otros debates también lo han hecho. Y empiezo por el final, que dice que estoy invitando a los señores abertzales a que vengan aquí. Por supuesto, por supuesto que les estoy invitando que cumplan con la obligación que adquirieron ante el pueblo el día que, como a usted y como a mí, les eligió el pueblo, y, sobre todo, estoy denunciando su irresponsabilidad para que no sigan engañando a nadie de que son esa izquierda consecuente. Ni a usted ni a ellos, si cumplen con las normas de este Parlamento, jamás un socialista los echará. Así que la última coletilla se la podría haber ahorrado.

Dejado eso a un lado, que no venía a cuento, como digo, entramos en el objeto del debate y el objeto del debate es que las clínicas, sean cuales fueren, tengan los fines que tuvieran, van a estar exentas de la contribución urbana a partir de ahora. Decía un miembro del Parlamento que consumía un turno a favor de nuestro voto particular que qué habían de decir los arquitectos, qué habían de decir los abogados, qué habían de decir otros profesionales. Y tiene razón, pero hay que seguir. Qué van a decir los trabajadores que por tener un piso no exento de contribución urbana van a pagar mucho más que la propia clínica del Opus Dei y qué van a decir, sobre todo, hablando de sanidad, aquellos que no tienen en su barrio un ambulatorio y que saben que el dinero público se les perdona a los que tienen beneficios, y qué van a decir todos aquellos, incluso médicos, porque ustedes lo que nos están ofreciendo como enmienda transaccional significa lo siguiente, donde dicen «clínicas hospitalarias». ¿Qué significa eso? Que ya no sólo han perdido ustedes la vergüenza de decir que van a proteger no se sabe cómo ni porqué razones, sino que además se dice: al médico que tiene una consulta, como no tiene una cama y entonces no se puede calificar como hospitalaria y como, al fin y al cabo, no es un grupo de presión, pues, a ese no se lo perdonamos. Se lo perdonamos a aquéllos que tienen un montón de camas, tienen además una actividad regulada en el mercado, porque no me vengan a decir ustedes que cuando los trabajadores con la cartilla de la Seguridad Social van a la Clínica Universitaria están haciendo no sé qué tipo de perjuicio a nadie. Señores, cada cama de la Clínica Universitaria cobra el doble, por ejemplo, que lo que paga la Seguridad Social con el concierto de la Clínica Ubarmín. Y no vengan ustedes con cuentos, si trabaja esa clínica con la Seguridad Social es porque le reporta buenos beneficios y además por algo ese tipo de clínicas que ustedes protegen las han

protegido ustedes o sus predecesores políticos en la Seguridad Social haciendo con ellos unos convenios absolutamente negados a otro tipo de instituciones que no tienen ese afán de lucro. Y, desde luego, que no nos vengan diciendo a los socialistas que estamos predicando la doctrina de no pagar impuestos. Ustedes saben que es absolutamente incierto, pero tenemos fuerza moral para pedir que pague la gente impuestos porque no estamos consagrando privilegios.

Y, finalmente, eso de que estamos en contra de la medicina privada se lo podía haber ahorrado usted, señor Gurrea, porque, desde luego, si lo que significa estar por, aquí también, la libertad médica o la salud es consagrar el derecho a crear un lucro con la salud de los ciudadanos, guárdense esa libertad. Los que ejerzan la medicina privada, que nosotros no la prohibimos, desde luego no tienen ninguna fuerza moral para que, cobrando lo que les da la gana —y a eso tienen derecho según las leyes del mercado— aquí les consagremos beneficios y exenciones para lo cual su actividad no les ha puesto ningún tipo de condicionamiento. En definitiva, no engañan ustedes a nadie y creo que, además, vienen del sur unos aires que están demostrando que no engañan a nadie. Y no engañan a nadie porque con un seudolenguaje reformista están objetivamente donde puedan estar, y no miro a nadie. Cualquiera que por la derecha les va a sustituir, y los sectores populares que en el pasado les ampararon se van dando cuenta que no hay centro-centro sino que hay centro-derecha, y esto es un ejemplo, un botón de muestra que, desde luego —y valga la redundancia—, demuestra que UCD es todo menos el centro, el lenguaje de la reforma para garantizar las ventajas a los privilegiados de siempre.

SR. PRESIDENTE: *Gracias, señor Urralburu, aunque al final se ha ido un poco de la cuestión.*

Vamos a poner a votación el voto particular del señor Zufía y del Grupo Socialista. Atención, señores Parlamentarios.

¿Señores Parlamentarios que votan a favor del voto particular presentado por el Grupo Socialista y el señor Zufía? (PAUSA.)

¿Señores Parlamentarios que votan en contra? (PAUSA.)

¿Señores Parlamentarios que se abstienen? (PAUSA.)

SR. SECRETARIO CUARTO (Sr. Bados): *A favor, 25; en contra, 22; abstenciones, ninguna.*

SR. PRESIDENTE: *Queda, por tanto, aprobado el voto particular presentado por el señor Zufía y el Grupo Socialista.*

Según el artículo 70 del Reglamento Provisional que nos rige, apartado número 3, las reuniones tendrán una duración máxima de cinco horas, salvo que la Mesa de la Cámara acuerde lo contrario en la forma prevista en el apartado anterior. Vamos a suspender durante cinco minutos la sesión, para que la Mesa y los Portavoces decidan lo que vamos a hacer hoy o mañana. Se suspende la sesión durante cinco minutos.

(SE SUSPENDE LA SESIÓN A LAS 21 HORAS Y 55 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESIÓN A LAS 22 HORAS.)

SR. PRESIDENTE: *Se reanuda la sesión.*

Aprobado que ha sido el voto particular al apartado 3 del artículo 9 del dictamen, se entiende rechazado el texto del dictamen, con lo cual, señores Parlamentarios, terminamos la sesión de esta tarde que reanudaremos mañana a las seis en punto.

Muchas gracias. Se suspende la sesión.

(SE SUSPENDE LA SESIÓN A LAS 22 HORAS.)

BOLETIN OFICIAL DEL PARLAMENTO FORAL
DE NAVARRA

BOLETIN DE SUSCRIPCION

Nombre .....

Dirección .....

Teléfono ..... *Ciudad* .....

D. P. ..... *Provincia* .....

Forma de pago:

□ Talón adjunto a nombre de Parlamento Foral de Navarra.

□ Giro Postal dirigido a Parlamento Foral de Navarra, c./ Arrieta, n.º 12, 3.º, Pamplona.

Marque con un × la forma de pago.

PRECIO DE LA SUSCRIPCION

Un año ... ... 2.000 ptas.
Seis meses ... ... 1.000 "
Tres meses ... ... 500 "
Precio del ejemplar ... ... 50 "

REDACCION Y ADMINISTRACION

PARLAMENTO FORAL DE NAVARRA

"Boletín Oficial del Parlamento Foral de Navarra"
Arrieta, 12, 3.°
PAMPLONA

SE PUBLICA LOS MARTES Y JUEVES

Imprime: Talleres de EDITORIAL ARANZADI — Carretera de Aoiz, kilómetro 10 — Elcano (Navarra) — Dep. Legal NA 772 - 1981