

1. EL MAL LLAMADO PARLAMENTO DE NAVARRA HA APROBADO SACARLE 100.000 PESETAS A CADA NAVARRO PARA PAGAR LAS DEUDAS DE UNA EMPRESA PARTICULAR. EL TAL PARLAMENTO SE CORRESPONSABILIZA ASI CON EL FRAUDE DE AUDENASA, CON EL FRAUDE DE LA AUTOPISTA DE NAVARRA.

1.1. El "martes negro" del mal llamado Parlamento de Navarra

En la Historia es ya famoso el "martes negro" en que se desató la crisis financiera que barrió al mundo antes de la II Guerra Mundial. Ese "martes" los Bancos quebraban, los banqueros y capitalistas yankis se suicidaban de un tiro o saltando al vacío desde lo alto de los rascacielos.

Pues bien, el martes 31 de enero de 1984 pasará a la Historia de Navarra como el "martes negro" del mal llamado Parlamento de Navarra. Ese día en ese circo de payasos creado por la Reforma neofranquista los 40 votos del PSOE, de UPN y de la Coalición Popular franquista han aprobado el Convenio suscrito entre la Diputación y el Estado español para el "saneamiento económico" de la Autopista de Navarra.

Ese "saneamiento" consiste en consolidar y bendecir con los votos de PSOE, UPN y CP el mayor fraude hecho a los navarros nunca en su Historia milenaria. Consiste en comprometerse a sacarle a los navarros 50.000.000.000 de pesetas en números redondos (CINCUENTA MIL MILLONES DE PESETAS). 100.000 pesetas (CIEN MIL) a cada navarro para pagar las deudas de una empresa particular. Para tapar el fraude de una empresa particular. Para tapar el "ataco de AUDENASA" y el enriquecimiento fraudulento de HUDANA S.A.

El Presupuesto de Navarra de este año, los PRESUPUESTOS GENERALES DE NAVARRA para 1984, suman 49.216.209.000 pesetas. Cuarenta y nueve mil y pico millones de pesetas. Eso nos da idea del fraude bendecido el "martes negro" por el Parlamento de Navarra. Equivale a estar todo un año sin que la Diputación gaste una peseta. Sin que funcione nada de Diputación. Sin que cobre nada ningún funcionario. Sin que reciba una peseta ningún Ayuntamiento.

El voto del martes negro equivale a que nos quitaran los ingresos de la Diputación de todo un año.

1.2. La desvergüenza del DIARIO DE NAVARRA.

El DIARIO DE NAVARRA nos tiene curados de asombro por su larga ejecutoria de mentira y tergiversación. Pero el 13 de enero de 1984 batió todos los records de su historia. Tituló a toda página así: "Diputación y Estado comprarán la autopista a plazos". Y en el texto, al explicar la "formula beneficiosa" del Convenio tiene la desvergüenza de decir: "La forma más gráfica de expresar esta operación es que se trata de la compra de la Autopista de Navarra a plazos".

Por la boca muere el pez. La desfachatez del DIARIO DE NAVARRA le ha llevado a proporcionar él la mejor forma gráfica de explicar el timo, el robo, el atraco, el fraude que nos pretenden hacer. Cobrarnos a precio salvaje algo que ya es nuestro, eso sí, pagandolo en cómodos plazos. Porque resulta que la AUTOPISTA DE NAVARRA YA ES AHORA, ANTES DEL CONVENIO, DESDE EL MISMO MOMENTO EN QUE SE ACABO, propiedad de Navarra, propiedad de los navarros. ALDENASA no es la propietaria sino la concesionaria de la autopista. AUDENASA se comprometió a regalar la autopista a los navarros a cambio de que le concedieran cobrar peaje por ir por ella hasta el año 2.020. AUDENASA solo es propietaria del derecho a cobrar peaje hasta el año 2.020. a los que viajar por la autopista propiedad de la Diputación de Navarra.

Ahora los partidos vendepatrias y vendeobreros del mal llamado Parlamento de Navarra tienen que sacarle las castañas del fuego a AUDENASA que está podrida de deudas. Y de forma ilegal, violando las normas presupuestarias, obstruyendo a la justicia, fraudulentamente, dedican fondos públicos para el pago de deudas privadas. Y a eso lo disfraza DIARIO DE NAVARRA diciendo:

nos que los navarros somos tan tontos , tan calzonazos, que vamos a consentir que nos hagan pagar en comodis plazos la propiedad de algo que ya es nuestro.

1.3. Lo que dicen los diccionarios que es un fraude.

Hay muchas casas donde los chisos estudiantes de BUQ usan el diccionario Everest cúpula. Como por eso ese diccionario es mas facil que esté a vuestra mano que el de la Real Academia os invitamos a que mireis que dice allí que es un fraude. Esto:

Fraude: Engaño ,accion contraria a la verdad o a la rectitud. Forense (que quiere decir en sentido jurídico-legal): Delito que comete el encargado de vigilar la ejecucion de contratos públicos y aun de algunos privados , confabulándose con la representacion de los intereses opuestos".

Es una definición que viene como anillo al dedo para explicar que es lo que el mal llamado Parlamento de Navarra ha hecho con este desdichado asunto de la autopista. Los partidos PSOE, UPN y CP se han confabulado con los intereses opuestos a los navarros ,violando sus obligaciones de vigilar y controlar la ejecucion de contratos públicos. Han delinquido.

1.4. La dificultad de esta charla ,la necesidad de que esteis atentos y la cuenta que os trae.

La cuenta que os trae os la hemos anunciado ya. El voto del martes negro significa que os van a sacar de vuestros bolsillos, de los bolsillos de cada uno de vosotros, CIEN MIL (100.000) PESETAS para pagar las deudas de una empresa privada. Os los van a sacar a impuestos la Diputacion y el Estado español. Somos quinientos mil navarros (en numeros redondos) y el pufio sube a cincuenta mil millones de pesetas (en numeros redondos tambien).

Lo que pasa es que esta charla es difícil de dar y difícil de escuchar. NO POR CASUALIDAD. Esa dificultad es un resultado de una accion deliberada del Estado capitalista. La característica mas peculiar del Estado capitalista es que es un Estado opaco. Un Estado que miente sobre sí mismo. Que oculta las cosas que hace y en beneficio de quien las hace. Y que miente y oculta por el procedimiento de embrollar las cosas, de complicarlas y disfrazarlas. De forma que sean difíciles de explicar y difíciles de entender.

Cuando un pobre desgraciado roba un pollo en una carnicería las cosas estan muy claras, son fáciles de entender y de explicar. El desgraciado da un tiron del gancho donde esta el pollo y echa a correr. La gente lo ve y grita "al ladrón", "al ladrón". El mecanismo del robo ha sido sencillo. La identidad del ladrón tambien es transparente.

Nada de eso pasa con el asunto de las autopistas de Navarra. Una parte importante de los beneficios fraudulentos del asunto se ha gastado en comprar expertos. Expertos en economia, expertos en derecho, expertos en finanzas, expertos en publicidad y propaganda. El trabajo de esos expertos ha sido fabricar y difundir una explicacion falsa de los hechos. Pero verosimil y convincente. La primera dificultad de la charla es desmontar esa tarea.

La autopista de Navarra es un caso (mas grave y mas sucio, eso sí)de los muchos de las autopistas del Estado español.El chanchullo, el chandrío de las autopistas españolas es el resultado de un complicado y complejo ,enredado y enrevesado manejo de los peores trucos capitalistas y los peores vicios franquistas. SENCILLAMENTE ES IMPOSIBLE explicar de forma simple esa madeja. Hay que hacerlo despacio, desenredando la maraña ,descubriendo los trucos que se esconden unos en otros (como esas muñecas rusas que tienen dentro otra muñeca que tiene dentro otra muñeca y así hasta 10 o mas).

Así es que paciencia y atención. Tenemos que dedicar primero una parte del tiempo a desmenuzar el fraude de las autopistas españolas en general. Para poder ver luego como eso se ha aplicado a la navarra y los agravantes del caso navarro.

EL FRUSTRADO DE LOS BIENHECHOS. UN TÍPICO NEGOCIO FRANQUISTA. UN FRUSTRADO (CAPITULO 1)

DE CIENTOS DE MILES DE MILLONES DE PESETAS.

2. "Matesa"? ¡Una bobada! ¿RUMASA? ¡Se queda chiquita! El fraude de las autopistas españolas supone 50,60 "Matesas", dos, tres "RUMASAS"

2.0. La auténtica razón para evitar la Ruptura democrática con el franquismo

La Ruptura no se ha hecho (y se usa la violencia feroz del Estado para evitarla) precisamente para evitar que se pidan cuentas y exijan responsabilidades de los cientos de miles de asesinados por Franco y su régimen y de los cientos de miles de millones de pesetas robados y defraudados a los pueblos del Estado español. Por ejemplo, a través del fraude de las autopistas en el que están pringados hasta el cuello los grandes Bancos, las Cajas de Ahorro y los Ministros de Franco y de la Reforma. Las familias

2.1. La rareza de las autopistas españolas. España es diferente.

Las autopistas españolas, caso único en Europa. En Europa no hay autopistas de peaje salvo en Italia y Francia. Pero nadie abandona como España la construcción en manos privadas.

2.2. El misterio de las autopistas españolas. Los bancos se pelean por conseguir un negocio ruinoso

Las luchas entre las "familias" de Bancos y empresas por conseguir las concesiones de autopistas fueron un episodio feroz del periodo del franquismo tardío (1966-1975). Due a pesar del secretismo franquista llegó a aflorar a la prensa censurada de entonces. Lucha misteriosa, porque bastaba con saber las 4 reglas para averiguar que el negocio aquel tan disputado, era ruinoso de salida.

Los casos "valenciano" y "navarro"

2.3. La rentabilidad imposible. las previsiones no cuadran. No había coches suficientes ni los habría nunca

2.3.1 EL TRUQUE DEL PEAJE

Aparentemente el negocio era el peaje. El Ministro Fdez de la Mora dijo que "La aportación de capital efectuada por la empresa y sus financiadores no es otra cosa que un anticipo que en unión de los intereses será amortizado con el peaje que temporalmente el Estado". El argumento era este:

Las autopistas son necesarias. Las autopistas ^{cede} son muy caras. El Estado no puede pagar ahora su construcción. El Estado cede el peaje a particulares para que con él se cubren el coste de la construcción y su beneficio.

TODO FALSO. Ni eran necesarias. Ni eran tan caras. Ni el Estado era impotente. Ni el peaje pagaría nunca el negocio.

2.3.2. LA RENTABILIDAD IMPOSIBLE. LA CUENTA DE LA VIEJA.

Un cálculo elemental. la cuenta de la vieja. Cojamos 100 pesetas invertidas en construir la autopista. ¿Cuántas pesetas hay que sacarle al peaje al año ~~para~~ ^{para} ~~para~~ ^{para} ganar dinero, ~~para~~ ^{para} ~~para~~ ^{para} que empiece a ser rentable?

| | |
|--|------|
| A) Para gastos de amortización aplazada del capital invertido repartidos a lo largo de treinta años (100 entre 30 años) | 3,3 |
| B) Para pagar los intereses de los préstamos, las obligaciones y el reparto de dividendos. Media ponderada teniendo en cuenta periodos típicos de devolución | 5,5 |
| C) Para gastos de mantenimiento, explotación, personal, obras, etc (aproximado) | 6,0 |
| D) Para otros gastos: publicidad, promoción, relaciones públicas, servicio de cálculo, demás gastos anuales | 3,5 |
| TOTAL | 18,3 |

O sea 18,3 por ciento. CÁLCULO ABSOLUTAMENTE A LA BAJA. que no tiene en cuenta la inflación. que no tiene en cuenta la segura necesidad de refinanciar los préstamos (conseguir otros préstamos para pagar los intereses y amortizaciones de los primeros).

OTROS CÁLCULOS HECHOS antes de la crisis del petróleo subían de ese 18,3% a un 25% o a un 30%.

¿Cuánto ~~costa~~ ^{vehículo} tenían que pagar peaje para cubrir ese 18,3% anual?

Aceptemos 100 millones de pts el coste de construcción del kilómetro de autopista. (absurdo. Por los dos lados. Porque es carísimo. Y porque aun costó de hecho más. En Navarra 200 millones). Pero aceptemos 100.

Habría que recandar 18,3 millones al año por kilómetro.
A 1,50 pts el peaje por Km. (Media también favorable teniendo en cuenta diferentes tarifas, etc) dividiendo 18,3 millones por 1,50 resulta que tendrían que pasar 12.200.000 ~~vehículos~~ ^{vehículo} al año. Dividido por 365 días salen 33.424 vehículos por día PARA TENER RENTABILIDAD SIN BENEFICIOS EXTRAS

IMPOSIBLE.

firmemente. Sufrir de ahí exigencia de dinero para hacer carriles.

Porque si el km de construcción costaba el doble (COMO COSTO EN AMÉRICA) los coches necesarios para a 66.848/día. Mas imposible todavía. O si del 15% subía al 25% o al 30% (QUE SE SUPONE POSIBLE).

No pasarían coches suficientes. No pasaron

Ningun pronóstico, por optimista que fuera, podía calcular tantos vehículos/día como media general de la red de autopistas. En el tramo mas favorable (en Cataluña) había en 1971 23.000 vehículos/día. El tramo era excepcional (en Cataluña la densidad de vehículos por km de carretera - 424 - era TRECE veces superior a la media española - 32 -). Pero además, pasar por la autopista NO ES OBLIGATORIO. Habría sido posible que muchos decidieran no pagar y no pasar.

Incluso aceptando las locas previsiones del Ministerio de Obras Públicas, nunca en el periodo que para recaudar el peaje llegarían a 15.000 vehículos diarios medios en los 5000 Km. autorizados. En 1978 en I.M.D (Incidencia Media diaria) de la autopista nacional era de 9.413.

En 1972 la Memoria de IBERPISTAS da una media de trafico contado de 7.582 vehículos/día. Europietas en su Memoria confiesa 4.527 vehículos/día. BETICA da media de 3039. GOS SA (la mas favorecida, la de Cataluña) daba 11.370.

ESTO ANTES DE LA CRISIS DEL PETROLEO Y DE LA SUBIDA EN FLECHA DE PRECIO DE LA GASOLINA. No estaba previsto en los estúpidos calculos oficiales franquistas. LAS CIFRAS REALES DE TRAFICO EN LA RED DE AUTOPISTAS TENIA TRUQUE. Solo admitia como ingresos posibles el peaje. Y el peaje era responsable que hiciera rentables las autopistas. Y sin embargo los bancos se ostentaban con las concesiones. ¿Misterio?

FRAUDE DE LA CONSTRUCCION EXPLICA EL NEGOCIO. EL KM. ESPAÑOL DE AUTOPISTA DOS, TRES O CUATRO VECES MAS CARO QUE EL EUROPEO. YO ME LO GUIZO YO ME LO COMO.

El misterio tiene explicacion. El peaje no es el negocio. No puede serlo nunca. El negocio como de los negocios, porque hay que pagar por la construcción. Las concesionarias hacen de Juan Palomo yo me lo guiso y yo me lo como. Construyen ellas y cuando se pagan a si mismas pagan un precio salvajemente grande. Injustificadamente grande. Fraude absolutamente grande.

4.1. Manipulacion Los concesionarios se pagaron a si mismos precios...

Ejemplos: Tunnel del Guadarrama, por IBERPISTAS concesionaria autopista. Presupuesto en 1968 en 1.400 millones de pesetas. Tunnel del Montblanc. 12 Km en Tunnel del Guadarrama. 1.100 millones de pesetas.

Inventos declarados oficialmente por el Ministerio de Obras Públicas. Villalba-Villacastin 179,9 millones; Red Horgat-Haturo y Barcelona 179,9 millones. Media ponderada este Km: 132.300.000 pts. Para las 4 millones de...

En las mismas fechas "Financial Times" daba estos precios medios de construcción de autopistas en Europa: Italia: 40%; Alemania: 50%; Francia: 60%; España: 100%.

4.2. El Estado español construye...

Ministerio de Obras Públicas declara que la autopista libre de peaje... Coste medio... 43,4 millones de pesetas el kilometro. Presupuesto era 1.781,7 millones: a 43,4 millones de pesetas el kilometro. Como los italianos.

Porque las autopistas de peaje costaban tres o cuatro veces mas cara que las de libre acceso. Juan Palomo. las concesionarias construyen, las concesionarias se pagan.

En algunas de las concesiones (Cullera San Sadurn de Noya - Valencia) el Estado... para evitar que no se... era difícil de...

a las grandes constructoras (es muy frecuente que el Presidente y varios consejeros de Banco de Bando y constructora sean la misma persona). Pero con la típica desvergüenza del Derecho franquista en la Ley de Autopistas de 1972 se deja de disimular y permite expresamente que el concesionario de la autopista sea el que construya, dando así facilidades para la estafa principal de las autopistas: gastar 30 o 40 millones en un Km de autopista y decir (y cobrar) que ha costado 200. La concesionaria (por sí o por empresa tutoreada o mixta) construye, la concesionaria dice que ^{lo} que construye vale 200, la concesionaria se cobra eso 200 millones. Así se explica el misterio de que mientras que cuando construye el Estado un Km de autopista cuesta 40 millones, ese mismo año el Km de autopista construido por un concesionario cuesta 200 millones.

Para terminar de entender la estafa, el fraude, el robo de las autopistas hay que darse cuenta de donde saca la concesionaria esos 200 millones, por los que se cobra y se paga a sí misma. Y quienes van a ser (quienes vamos a ser) al final los tontos pagamos de esos millones de fraudes y fraudulentos enriquecimientos.

2.5. EL FRAUDE DEL PAGANO. EL ROBO DEL ESTADO. TODOS PAGAMOS EL DINERO QUE NOS ROBARON CONSTRUYENDO

Este es el núcleo del truco del almendruco del fraude de las autopistas. El ingenioso y desvergüenza procedimiento por el que el Estado franquista facilitó a los Bancos y empresas concesionarias, robando legalmente cientos de miles de millones de pesetas a sus ciudadanos. Es también un ejemplo espléndido de cómo el Estado capitalista, lejos de ser un aparato protector de los ciudadanos, es un instrumento de la burguesía y el gran capital monopolista para robar a sus propios ciudadanos, una máquina de explotación robando del trabajo de las clases populares.

2.5.1. La falsedad principal del sistema de autopistas de peaje

El argumento falso principal usado por el Estado franquista para justificar las autopistas de peaje era este: 1) Las autopistas son necesarias y muy caras de hacer. 2) El Estado no tiene dinero para hacerlas. 3) Hay que encargárselas a las empresas privadas que tienen ese dinero y las pueden hacer. 4) Para compensarlas porque pongan ese dinero que falta hay que concederles que se cobren con el peaje durante x años.

Dejando aparte para después lo de que fueran necesarias ya sabemos que es falso que fueran de verdad tan caras cuando no las cobrarán carísimas, también sabemos ya que es falso que se pueda cobrar se peneo falseado carísimo con el peaje. ^{Es el mecanismo clave del fraude.}

Lo que ahora hay que ver es cómo resulta falso que el Estado no tuviera dinero para hacerlas. Y falso que las empresas privadas tuvieran ese dinero y lo fueran a poner (lo que justificaba que se les concediera el derecho a cobrar el peaje).

2.5.2. Las concesionarias de autopistas no se pagan la construcción con su dinero

Si las concesionarias se pagaran a sí mismas precios carísimos por Km construido, o un falso increíble, pero se lo pagasen con su dinero, el asunto podría ser irregular. Podría ser un chanchullo para derivar los beneficios inconfesables, para "blanquear" dinero sucio, etc. Pero no sería el horrendo fraude que es. ^{Lograrlo}

Lo gordo, lo grave del asunto es que ~~el Estado franquista~~ el Estado franquista miente a sabiendas cuando dice que las empresas concesionarias van a poner el dinero para construir las autopistas.

El Estado franquista permite en su Ley de Autopistas que el capital del concesionario no sea más que el 10 por 100 de lo que está previsto que cueste hacer la autopista. ~~Reservados~~

¿De donde va a salir el otro 90 por 100 ~~de~~, o 90 por 100 que va a enriquecer

al ^{beneficio de nuestros bolsillos} concesionario porque va a permitirle pagarse pesetas a duro, pagarse 200 millones por un Km que ~~costa~~ ^{costa} cuesta 40 millones?

Desde luego no de nuestros bolsillos.

Lo ingenioso es el complicado procedimiento que el Estado franquista utiliza para sacar de nuestros bolsillos ese dinero y meterlo legalmente en los bolsillos de los concesionarios.

2.5.3. La concesionaria se paga a si misma el abultado precio de la construcción con dinero que saca de obligaciones vendidas en España y de préstamos conseguidos en el extranjero

Las concesionarias sacan ese 90 por 100 mediante 2 procedimientos:

- 1) Ponen a la venta en España emisiones de obligaciones. Obligaciones que son unos papelitos cuyo importe nominal mas los intereses la concesionaria se obliga (de ahí su nombre) a pagar en el futuro.
- 2) Coniqueste que en el extranjero los prestan dinero los bancos extranjeros que también les compran obligaciones de esa.

Ejemplos:

Año 1967. ACESA, concesionaria de la 1ª autopista Barcelona-Latzenau y ~~Madrid~~ ^{Madrid} Margat-Hatrasó, conique con el apoyo del CHASE MANHATTAN BANK de Nueva York (con el poderoso ^{est} Rockefeller detras) colocan ~~unos~~ ^{unos} 20 millones de dolar USA (1.400 millones de pesetas al cambio de entonces). Mas otros 10 millones de dolares (700 millones de pts) de un grupo de bancos (banca comercial Italiana, Banque de Paris, Deutsch Bank A.G., Banque Nationale de Paris etc, etc) patrocinados por el CHASE y otros 16,5 millones de dolares concedidos por la CHASE de Londres.

Año 1968. ACESA compra del mercado internacional otros 9.100 millones de pesetas en ~~dos~~ ^{dos} operaciones de 30 y 100 millones de dolares. Rockefeller detras de nuevo

1970. Bética de Autopistas, conique del Deutsche Bank de Frankfurt 60 millones de marcos

1970 Europistas (autopista Bilbao-Turis) conique 100 millones de marcos de un grupo de bancos extranjeros apadrinado por el Commerzbank A.G. de Düsseldorf.

1971 AVHAR (autopista ~~de~~ ^{de} ~~Tarragona-Valencia~~ ^{Tarragona-Valencia} ~~Valencia-Mercant~~) conique 38 ~~8~~ ⁸ millones y medio de dolares de un grupo de bancos encabezado por el Manufacturers Hanover Limited de Londres. En 1972 saca 100 millones de marcos, junto al Commerzbank A.G. de Düsseldorf estan el Manufacturers, el Deutsche Bank, Banco di Roma, Credit Lyonnais etc, etc.

1971 Europistas, saca otros 100 millones de marcos con el concurso Commerzbank A.G. de Düsseldorf encabezando el grupo de bancos. Mas el Commerzbank le presta el solito otros 100 millones de marcos.

1972 ACESA emite también mas 100 millones de marcos.

un solo ejemplo:

~~que~~ ^{que} las emisiones de obligaciones en el mercado interior son también copiosas. En la Memoria de 1972 de Iberpistas se agradece la buena acogida por Cajas de Ahorro y Mutualidades laborales han conseguido a sus 5 emisiones de obligaciones por un total de 6.493 millones de pts.

2.5.4. ¿Cuál es la misteriosa razón para que Cajas de Ahorro y Bancos extranjeros se ~~hayan~~ ^{hayan} ~~de~~ ^{de} ~~comprar~~ ^{compran} préstamos de dinero de empresas con ~~negocios~~ ^{negocios} ~~sumidos~~ ^{sumidos}?
(no capital y)

Realmente aquí tiene que haber truco. Todos esos bancos extranjeros son poderosísimos y listísimos. Les prestan dinero a las concesionarias por un importe varia, mas superior al capital que tienen (Todos sabemos que cuando un Banco nos presta con la garantía de una casa nuestra, nos presta bastante menos de lo que vale nuestra casa). Y les prestan dinero a salidas de que el negocio es sumido, de que nunca sacaran con el peaje dinero bastante para pagarles. Así que esos bancos son listísimos y saben de sobra hacer la cuenta de la veja que vemos nicho nosotros para saber que es imposible que con los peajes salga la pasta necesaria.

¿Por que les dan dinero, pues, a las concesionarias?

En el caso del Mercado interior, en el caso de las Cajas de Ahorro y Mutualidades laborales, la cosa está clara: el Estado franquista manda. El Estado obliga a que las Cajas tengan una parte de los dineros que sacan a los ahorradores colocados en unos fondos determinados.

Obliga no solo a las Cajas, también a las entidades de crédito cooperativo, a las empresas de seguros, al Instituto Nacional de Previsión (el seguro la Seguridad Social) y a las Mutualidades laborales. Entonces el Estado declara a las obligaciones de las autopistas "Títulos-Valores de cotización calificada" y los incluye en la lista de los que hay que comprar para

2.6. EL OTRO CHOLLO DEL SEGURO DE CAMBIO. LAS VENTAJAS DEL CAPITALISMO MONOPOLISTA DE ESTADO FRENTE AL VIEJO CAPITALISMO. PARA EL CAPITAL LOS BENEFICIOS INCLUSO FRAUDULENTOS, EL RIESGO PARA NOSOTROS.

La guinda de esta tarta de desvergüenzas es el chollo del seguro de cambio. Importantísimo para los navarros porque nos pretenden robar docenas de miles de millones con este truco. Si nos dejamos.

2.6.1. El riesgo de la variación del cambio de la moneda extranjera.

Ya hemos visto el gran truco del negocio-fraude de las autopistas: el concesionario-constructor se gasta 40 millones en construir un Km. Dice que se ha gastado 200. Y se paga a sí mismo los 200 con pesetas que saca de préstamos extranjeros que acabará pagando el Estado, que los ha avalado, cuando el concesionario quiebre. O cuando el Estado, para evitar la quiebra y el "desprestigio de España" le compre la empresa (la nacionalice) al simbólico precio de una peseta por acción (que es lo que el PSOE va a hacer).

Mientras que el concesionario no quebrase o el Estado no le "nacionalice" el negocio-fraude tenía un riesgo. Había que ir pagando algunos plazos e intereses de esos préstamos extranjeros. Y como el cambio de moneda varía y viene variando en contra de la moneda española (empeorando) había un riesgo.

Un ejemplo. ACESA colocó en 1967 una emisión de obligaciones de 20 millones de dólares USA. Al cambio de entonces (70 ptas un dolar) supuso que metió en su caja 1.400 millones de pesetas. Si hubiera tenido que devolverlos a final de 1983 o primeros de 1984 con el cambio a 160 pesetas por un dolar, habría tenido que gastarse 3.200 millones de pesetas para comprar los 20 millones de dólares que tenía que devolver. Como se vé, el riesgo de la variación del cambio de moneda es grande.

2.6.2. El Estado asumió el riesgo. Les concedió el seguro de cambio.

Pero para eso la oligarquía financiera tenía una herramienta dócil: el Estado franquista. El Estado franquista libró a los concesionarios del riesgo traspasándolo al conjunto de los súbditos, de los ciudadanos del Estado. El Estado franquista hizo la Ley, usó la Ley para dar a los concesionarios un seguro de cambio. Primero en el Decreto-Ley de la 1ª autopista, luego en la Ley de Autopistas, estableció que:

"El Estado facilitará al concesionario las divisas o monedas extranjeras precisas para el pago de los principales e intereses de los préstamos y obligaciones que éste concierte en el exterior, al mismo tipo de cambio de compra vigente el día en que se constituya el depósito o se efectúe la venta al Instituto Español de Moneda Extranjera de las divisas a que se refiere el préstamo."

O sea: en 1967 ACESA le entrega al Estado español los 20 millones MAA de dólares y el Estado le dá por ellos 1.400 millones de pesetas. Y en 1984 ACESA le pide los 20 millones de dólares al Estado pagándole 1.400 millones de pesetas por ellos. Al Estado le cuestan en el mercado 3.200 millones de pesetas los 20 millones de dólares. La diferencia (1.800 millones de pesetas) la paga el Estado, o sea nosotros. ¿Es un chollo o no es un chollo este truquito del seguro de cambio? Para las concesionarias, claro.

2.6.3. El moderno capitalismo es mas bueno...para los capitalistas.

En el viejo capitalismo ese riesgo del cambio de moneda se entendía como el típico riesgo del capitalista. Los teóricos a favor del capitalismo incluso justificaban los beneficios del capital como pago justo por correr el riesgo. En el moderno Capitalismo Monopolista de Estado el papel del Estado es, precisamente, eliminar el riesgo del Capital, cargándolo sobre las espaldas de los ciudadanos. Y, claro está, haciendo todo eso legalmente. Haciendo la Ley (como esta Ley de Autopistas) a la medida de las necesidades los intereses y los robos del capital.

2.7. LA PRUEBA DEL NUEVE O EL MINISTRO NUEVO NO SE ENTERA. EL CONCURSO DESIERTO Y AL FINAL EL MINISTRO SE LA TRAGA.

Creemos que con lo explicado hasta aquí está claro que el negocio de las autopistas NO ERA NI NUNCA SE PRETENDIO EN SERIO QUE FUERA el peaje. Sino que el negocio era el fraude en la construcción, el chollo del aval del Estado y el chollo del seguro de cambio.

Pero es que ,además, tenemos la prueba histórica irrefutable de que eso es así. Algo así como la prueba del nueve que ,cuando no había calculadoras electrónicas, se empleaba para comprobar si una cuenta estaba bien hecha. Vamos a repasar rápidamente la historia que es como una farsa en cuatro actos.

2.7.1. Primer acto. Con Silva Muñoz de Ministro los bancos y sus socios se ostian por conseguir el ruinoso negocio de las autopistas.

Ya lo hemos visto antes. En el caso navarro las ostias llegan a los tribunales de justicia. Pero eso fue mas tarde. Con Silva Muñoz el navajeo entre los grupos lo conocían solo los enterados. El caso es que las autopistas eran extrañamente golosas. Silva concedía aval del Estado y seguro de cambio.

2.7.2. Fernandez de la Mora no se entera y suprime el aval del Estado y el seguro de cambio. El sueño de una noche de verano. Segundo acto.

A los 4 meses justos de ser nombrado Ministro de Obras Publicas Fernández de la Mora ,el 14 de agosto de 1970 publica una Orden Ministerial con las Bases para el concurso de construcción ,conservación y explotación de la autopista Tarragona-Valencia. El Ministro ,que es muy listo, ha enmendado la plana a Silva Muñoz. Ha suprimido el aval del Estado y el seguro de cambio. Ofrece otras ventajas: ampliación del aseguramiento de mínimos beneficios sea cual fuere el numero de vehiculos-día que usen de verdad la autopista, promesa de alargar el numero de años de la concesión si se producen pérdidas por las variaciones en el tipo de cambio. El Ministro piensa que todo eso aumenta el interés por la explotación de la autopista y que las ofertas lloverán.

2.7.3. Tercer acto. No se presenta al concurso ni Dios.

El concurso se declara desierto porque no se presenta nadie. Boicot.

2.7.4. Cuarto acto. El Ministro se la traga y vuelve a ofrecer el aval del Estado y el seguro de cambio. Gran pelea en el nuevo concurso.

El Ministro se cae del guindo. Se entera de que con el peaje la rentabilidad es inviable. Deroga con un Decreto-Ley (4-III-1971) el Decreto-Ley (28-IV-1970) que habia derogado las "acostumbradas" ventajas del aval y el seguro de cambio. La Orden de 5 de marzo de 1971 ,segunda convocatoria del concurso Tarragona-Valencia, incluye la oferta del aval del Estado y del seguro de cambio. Mano de santo. Hay no dos sino tres ofertas (ACESA, Grupo Dragados y Grupo valenciano) que protagonizan una borrascosa (y pública, con panfletos y todo) pelea por la concesión. Que ahora si que ya es negocio. ¿ESTA CLARO?

2.8. TODAVIA MAS. VERGONZOSAS EXENCIONES DE IMPUESTOS. Y ANTICIPOS.

Pero el Estado franquista, herramienta al servicio de la oligarquía financiera, tinglado al servicio del Capital, derramaba más y más beneficios, ayudas ,incentivos, regalos y ventajas a los concesionarios. Pagadas ,claro está con el sudor de la clase obrera exprimido en impuestos que se cobran directamente del sobre de la paga. El Estado regala a los concesionarios: a) Reducción de hasta el 95 por 100 de la base imponible de la Contribucion Territorial Urbana; b) Reduccion de hasta el 95 por 100 de la base del Impuesto General sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Juridicos; 3) Bonificación de hasta el 95 por 100 de la cuota del Impuesto sobre las Rentas del Capital; d) Reduccion de hasta el 95 por 100 de los Derechos Arancelarios, Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores e Impuesto General sobre el Trafico de Empresas para la importación de bienes de equipo y utillajes

10

Había mas. Facilidades para la amortización. Subvenciones a fondo perdido. Anticipos para cuando el tráfico por la autopista sea insuficiente. Etc. Etc.

2.9. MAS DIFICIL TODAVIA= COMO SER BANQUERO DE BOBILIS BOBILIS.

Parece difícil. Pero la imaginación de la oligarquía financiera y la complicidad del Estado franquista encontraron mas chollos todavía.

Es bien sabido que hacer de banquero en la España franquista era una forma excelente para forrarse a ganar dinero. El problema para hacer de banquero es que hay que tener dinero en cantidad para poder prestarlo a buen precio a gente que lo necesita urgentemente o para invertirlo en negocios seguros y rápidos. Los autopisteros encontraron un sistema bonito y elegante de conseguir miles de millones para hacer de banqueros. Con el inri de que como los autopisteros eran ya de antes banqueros, estaban bien situados para sacar el mejor jugo a la situación. Veamos el sistema.

Tú ganas un concurso de concesión de una autopista. Dices que te vas a gastar 25.000 millones de pesetas. En cuanto puedes consigues 5, 6, 10, 15 mil millones de pesetas en prestamos y obligaciones colocadas en el extranjero. Los colocas facil aunque vasa a pagar bajo interes. Y los colocas fácil porque te avala el Estado. Como tú tienes que hacer una autopista, tienes que hacer los proyectos, que te los aprueben, expropiar los terrenos, etcetera, etcetera. Eso lleva tiempo. Con lo que el primer año o incluso el segundo tienes que gastarte poco dinero en construir. Bueno, pues ahí tienes unos meses o unos años unos buenos miles de millones de pesetas con los que puedes jugar a banquero y ganar una pasta gansa. O puedes montar una (o varias empresas) que empiecen a ganar dinero para ti. O reforzar a una empresa que ya tienes. Las combinaciones son infinitas. ¿ A que son listos estos capitalistas?

2.10. LOS AVISOS QUE HUBO Y DE QUE SIRVIERON. LAS QUIEBRAS INEVITABLES Y QUIENES LAS PAGAMOS.

El gigantesco fraude de las autopistas españolas se incubó y desarrolló en el periodo tardío del franquismo (1966-1975). Con una oposición perseguida y una prensa amordazada y servil. A pesar de ello y como la gravedad del asunto era tanta y tan importante la cuantía, algunos avisos de lo que se estaba cocinando lograron filtrarse y salir a la luz pública.

Curiosamente, las propias concesionarias o aspirantes a concesionarias fueron la fuente de algunas de las primeras denuncias. En su ardor por conseguir el chollo, atacaban a sus competidores y se les escapaban reveladores destellos sobre el fraude.

En 1971 SAMA (S.A. Mediterranea de Autopistas, el "Grupo valenciano" que compite por la Tarragona -Valencia despues de que el Ministro ha vuelto a ofertar el aval del Estado y el seguro de cambio) publica en Madrid un folleto ("Datos comparativos de las ofertas licitadas"). Allí, refiriendose a la oferta del Grupo Dragados (que ganó el concurso), dice: " ..como conclusión, queremos informar que o su oferta es inviable o pretende detraer muchas mayores cifras de peaje total de la Comunidad.... En el caso de ser verdad nuestros IMU (intensidad media diaria de trafico), provocando la irrentabilidad e inviabilidad financiera del Grupo Central, si éste fuera concesionario, PUEDE ENCONTRARSE EL ESTADO CON LA NECESIDAD DE UNA REVERSION ANTICIPADA IRRENTABLE Y QUE TENDRA QUE PAGAR A UN PRECIO ALTISIMO". Proféticas palabras de quienes conocian bien el paño.

El 28 de julio de 1983 la revista LA ACTUALIDAD ECONOMICA, ligada a los intereses catalanes vencidos en la pelea por la autopista navarra, con un título que empieza "LA AUTOPISTA DE NAVARRA: UNA VISION QUE MUERDE..." dice:

"Otro matesita a la vuelta de la esquina? Verano es época propicia, vaya usted a saber por qué, para este tipo de escándalos, como las tristes estadísticas demuestran. En este caso, o mejor dicho, en el caso de este año el ASUNTO SE LLAMA AUTOPISTAS, y CONCRETAMENTE AUTOPISTA DE NAVARRA. No es único, desde luego, pero sí el más brillante de los conflictos que han venido surgiendo en los últimos tiempos con relación a las concesiones de esos espléndidos, privados, y al tiempo, criticados proyectos....". Otra vez proféticas palabras. Solo que no ha sido una matesita. Lo de la Autopista de Navarra equivale a cuatro o cinco matesas.

~~XXXXXXXXXX~~ Hubo voces valientes y no pringadas que avisaron y denunciaron. Mario GAVIRIA encabezó un equipo que peleó duro contra la autopista valenciana. Publicando en 1973 "EL LIBRO NEGRO SOBRE LA AUTOPISTA DE LA COSTA BLANCA". Allí decían: "De todo esto se puede deducir con suficiente claridad el escaso interés que suscita en las concesionarias la explotación de las autopistas ya que sus intereses parecen dirigirse a la obtención del máximo beneficio económico que resulta del movimiento de capitales y de los incentivos económico-financieros y fiscales que el Estado les facilita durante el periodo de construcción".

El 1 de marzo de 1974 se podía leer en la revista madrileña EL EUROPEO:

"...mas importante que el negocio de la construcción -que no es manco- y mas importante que el de la explotación por peaje -que quien lo pillara por la posibilidad de revisión de tarifas- es el del manejo financiero de fondos con respaldo estatal. Eso sí que da poder a una sociedad y no la obra contratada, ni la renta esperable por el aumento de tráfico"

En enero de 1975 BERNARDO DIAZ NOSTY publica en Madrid el libro "EL "AFFAIRE" DE LAS AUTOPISTAS". Lo ~~xxxx~~ acaba con un párrafo profético:

"Tal vez algunos voceros, cuando ya sea tarde -no para ellos-, clamen por la necesidad de convertir en Empresa Nacional de Autopistas lo que hasta entonces sean las concesionarias, en manos mayoritarias de sus primitivos dueños o de sus nuevos accionistas institucionales -el ahorro nacional-. Cuando comiencen a gritar estas interesadas voces, habrá ~~xxxxxxx~~ sonado la hora de "socializar las pérdidas", operación tantas veces experimentada por el frustrado I.N.I., caja de compensaciones del "riesgo" patronal y santuario público ahuyentador de los malos pensamientos nacionalizadores. Será entonces demasiado tarde para corregir errores pasados, por más que las circunstancias conviertan en única la solución, ante esa eventual coyuntura crítica; los errores pasarán, una vez mas, factura y el sufragador de despropósitos será, de nuevo, el contribuyente, el ahorro, el país."

Profetas hubo. Avisaron. Ya estamos viendo de que sirvió.

2.11. LA TIPICA SOLUCION DEL PSOE: TAPAR LA MIERDA, PROTEGER A LOS LADRONES FRANQUISTAS, NO EXIGIR RESPONSABILIDADES Y NACIONALIZAR LAS PERDIDAS.

El negocio/fraude/robo/atracó de las autopistas es la muestra concentrada y típica de los negocios franquistas. Su fórmula química sería CAPITALISMO más DESVERGUENZA más CORRUPCION más CHAPUZAS más INCOMPETENCIA.

La forma que ha escogido el PSOE para tratarlo es también la muestra concentrada de la estafa de la Reforma "DEMOCRATICA". Supone prolongar el franquismo cambiando las apariencias. Supone cargar las consecuencias a las espaldas de la clase obrera y demás clases populares. Supone el "borrón y cuenta nueva", "aquí no ha pasado nada", "too er mundo é güeno". Nada de Tribunales. Nada de investigación pública. Los vivos al bollo y los muertos al hoyo. Supone la pesadilla de que los de siempre siguen medrando a costa de que los oprimidos sigan escupiendo sangre y además se recochineen presumiendo de que lo hacen "democráticamente", santificados por los votos de los representantes "obreros" y "socialistas".

3. EL FRAUDE DE LA AUTOPISTA DE NAVARRA Y COMO EL PARLAMENTO DE NAVARRA SE HA CORRESPONSABILIZADO CON EL FRAUDE.

Nuestro recorrido por el ancho campo de los fraudes, las estafas y las corrupciones de las autopistas españolas ha sido, seguro, fatigoso. Pero tiene la ventaja de que así es como podemos entender bien las mil y una facetas de nuestro fraude, del que nos han hecho en nuestra tierra, del fraude de la Autopista de Navarra.

Porque la Autopista de Navarra ha acumulado todos los vicios de las autopistas españolas . Y ha añadido algunas guindas mas. "Forales" ellas.

3.1.

