



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES PLENO

Año 2016

IX Legislatura

Número 34

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 21 DE ABRIL DE 2016

ORDEN DEL DÍA

(1.ª REUNIÓN)

I. Declaración institucional en solidaridad con el pueblo de Ecuador tras el terremoto acaecido el 16 de abril de 2016.

II. Sesión informativa del consejero de Fomento e Infraestructuras sobre la situación del aeropuerto internacional de Corvera; sobre los litigios entre la Comunidad Autónoma y la concesionaria del aeropuerto internacional de la Región y consecuencias para la Comunidad; sobre situación en la que se encuentra el plan de liquidación del aeropuerto internacional de Corvera y perspectivas de una nueva adjudicación, y sobre decisiones adoptadas en materia de seguridad y custodia del aeropuerto internacional de Corvera una vez recuperada la posesión de la instalación.

III. Moción 448, sobre medidas en Radiotelevisión de la Región de Murcia para la ejecución de la sentencia sobre despido de trabajadores, formulada por los grupos parlamentarios Popular, Socialista, Podemos y Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía.

SUMARIO

Se abre la sesión a las 11 horas y 58 minutos.

I. Declaración institucional en solidaridad con el pueblo de Ecuador tras el terremoto acaecido el 16 de abril de 2016.

El secretario primero, señor [Fernández Martínez](#), da lectura a la declaración institucional.....2123

II. Sesión informativa del consejero de Fomento e Infraestructuras sobre la situación del aeropuerto internacional de Corvera; sobre los litigios entre la Comunidad Autónoma y la concesionaria del aeropuerto internacional de la Región y consecuencias para la Comunidad; sobre situación en la que se encuentra el plan de liquidación del aeropuerto internacional de Corvera y perspectivas de una nueva adjudicación, y sobre decisiones adoptadas en materia de seguridad y custodia del aeropuerto internacional de Corvera una vez recuperada la posesión de la instalación.

Para sustanciar el objeto de la comparecencia interviene el señor [Bernabé Pérez](#), consejero de Fomento e Infraestructuras.....2124

En el turno general interviene:

El señor [López Pagán](#), del G.P. Socialista.....2130

El señor [Pedreño Cánovas](#), del G.P. Podemos.....2133

El señor [Fernández Martínez](#), del G.P. Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía.....2136

El señor [Guillamón Álvarez](#), del G.P. Popular.....2138

El señor [Bernabé Pérez](#) contesta a las cuestiones planteadas por los portavoces.....2140

En el turno final para los grupos parlamentarios, interviene:

El señor [López Pagán](#).....2144

El señor [Pedreño Cánovas](#).....2145

El señor [Fernández Martínez](#).....2146

El señor [Guillamón Álvarez](#).....2147

En el turno final para el consejero interviene el señor [Bernabé Pérez](#).....2148

III. Moción 448, sobre medidas en Radiotelevisión de la Región de Murcia para la ejecución de la sentencia sobre despido de trabajadores.

El señor [Fernández Martínez](#), secretario primero, da lectura a la moción.....2150

[Votación](#) de la Moción 448.....2150

Se suspende la sesión a las 13 horas y 15 minutos.

SRA. PEÑALVER PÉREZ (PRESIDENTA):

Buenos días.

Vamos a dar comienzo al desarrollo de la sesión plenaria que ha de celebrarse en el día de hoy en la Asamblea Regional.

Habiéndose presentado por los portavoces de los grupos parlamentarios una [declaración institucional en solidaridad con el pueblo de Ecuador tras el terremoto acaecido el 16 de abril de 2016](#), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 93 del Reglamento, propongo a la Cámara una modificación del orden del día para incluir en él una declaración institucional como punto primero. Se propone votación por asentimiento. Por asentimiento entiendo que el primer punto del orden del día será la declaración institucional.

Antes de dar paso al señor secretario para que lea la declaración institucional propongo a la Cámara y a las personas que nos acompañan un minuto de silencio por las personas que han muerto en este terrible terremoto. *(Aplausos)*

Tiene la palabra el señor secretario primero.

SR. FERNÁNDEZ MARTÍNEZ (SECRETARIO PRIMERO):

Señora presidenta, señorías.

Víctor Manuel Martínez Muñoz, portavoz del Grupo Parlamentario Popular; Rafael González Tovar, portavoz del Grupo Parlamentario Socialista; Óscar Urralburu Arza, portavoz del Grupo Parlamentario Podemos, y Miguel Sánchez López, portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, proponen al Pleno la siguiente declaración institucional en solidaridad con el pueblo de Ecuador tras el terremoto:

“Como representantes del pueblo de la Región de Murcia, esta Asamblea Regional quiere en estos momentos de especial sufrimiento de la gente de Ecuador manifestar toda nuestra solidaridad y afecto hacia las familias de los miles de afectados por el terremoto ocurrido el pasado 17 de abril.

Los murcianos y murcianas nos sentimos especialmente próximos al pueblo ecuatoriano, puesto que desde hace décadas el vínculo migratorio ha enlazado y hermanado a la Región de Murcia con Ecuador. La migración ha hecho que su historia y la nuestra queden vinculadas por los lazos de convivencia. Por ello nuestra solidaridad con el pueblo hermano. Un especial recuerdo y reconocimiento a los más de 40.000 migrantes ecuatorianos que residen, trabajan y viven en nuestra geografía regional. Su presencia y su cultura ya forman parte de nosotros y queremos que en estos duros momentos sientan el arropo y la calidez de esta tierra.

Desde la Asamblea Regional hacemos un llamamiento a la sociedad civil murciana para que en estos momentos de extrema necesidad del pueblo de Ecuador sienta la llamada de la solidaridad y participe de forma activa en apoyo a la gente ecuatoriana desde los cauces habilitados por las ONG, agencias humanitarias y el Gobierno de Ecuador, con el fin de contribuir con los damnificados por el terremoto”.

SRA. PEÑALVER PÉREZ (PRESIDENTA):

Muchas gracias, señor secretario.

Propongo al Pleno su aprobación por asentimiento. Queda aprobada la declaración. *(Aplausos)*

[Sesión informativa en Pleno del consejero de Fomento e Infraestructuras para informar sobre la situación del aeropuerto internacional de Corvera, sobre los litigios entre la Comunidad Autónoma y la concesionaria del aeropuerto internacional de la Región y consecuencias para la Comunidad, sobre la situación en la que se encuentra el plan de liquidación del aeropuerto internacional de Corvera y perspectivas de una nueva adjudicación, y sobre decisiones adoptadas en materia de seguridad y custodia del aeropuerto internacional de Corvera una vez recuperada la posesión de la instalación.](#)

Es una comparecencia a petición propia y del Grupo Socialista.

Tiene la palabra el señor consejero de Infraestructuras, señor Bernabé Pérez, por el Consejo de

Gobierno.

SR. BERNABÉ PÉREZ (CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS):

Con la venia, señora presidenta.

Señora consejera de Presidencia, señorías, muy buenos días a todos.

Como reza el objeto de la convocatoria, únicamente, señora presidenta, una pequeña salvedad, las relaciones con la “exconcesionaria”, ya como tal. Mera precisión jurídica sobre la situación con Aeromur y que ahora explicaré a todo el Parlamento.

Voy a hacer, señorías, una intervención en la que voy a contar la parte relativa al aeropuerto, que he gestionado desde el día de mi toma de posesión, el 27 de noviembre de 2014, porque considero que es interesante, dado que fue enseguida, muy poco después, cuando se produjo la ruptura de negociaciones con Aeromur y se han ido sucediendo los diversos acontecimientos que nos han llevado a la situación presente, situación que califico ya de confianza, de optimismo ante un futuro que creo, estoy convencido, nos va a permitir que en un plazo razonable de tiempo tengamos la infraestructura abierta y operando los vuelos desde la misma.

Como decía, yo tomé posesión el 27 de noviembre de 2014, y no llevaba siquiera dos semanas, la primera semana de diciembre, cuando se recibió un comunicado de la Unión Europea en el que hablaba del escenario relativo al famoso, voy a llamarlo así, “préstamo participativo”, que se había interesado en su día. Como todos recuerdan, en aquel momento, y por utilizar terminología de la época, existía un plan A, préstamo participativo, y un llamado entonces plan B, que consistía en la apertura del aeropuerto directamente por Aeromur.

Bien, ¿qué ocurrió con el préstamo participativo? Pues, como digo, recibí una comunicación de la Unión Europea en la que se nos requería al Gobierno regional para que indicáramos cuáles iban a ser las nuevas obras que se iban a acometer en nuestro aeropuerto, de cara a estudiar la autorización de las mismas. Claro, como todos ustedes comprenderán, en ese momento, yo recién llegado, pues surge la duda lógica: ¿qué nuevas obras? Aquí se ha pedido un préstamo participativo para la totalidad de la infraestructura. Eso dio lugar, tras estudiar por supuesto, igualmente, todos los antecedentes, toda la legislación, verificar que se había producido un cambio normativo en el seno de la Comisión Europea ese mismo verano, con carácter posterior a la presentación de la solicitud y tras mantener una conversación telefónica con el señor Alexis, Alain Alexis, jefe de la Unidad de Competencia de la Comisión Europea, pues que se nos ratificara en aquel momento que la vía del préstamo participativo solo era viable para nuevas construcciones, para nuevas instalaciones, no para infraestructuras ya preexistentes, como era el caso, razón por la que optamos, entiendo que con toda la lógica del mundo, por desistir de continuar con ese expediente, dado que el mismo pues carecía ya de sentido.

Entonces fue cuando empezamos desde el equipo que dirijo en la Consejería y los que me acompañaban en aquel momento a explorar con Aeromur el que se había dado, insisto, en denominar plan B. Y el plan B consistía en síntesis, ya lo he comentado algunas veces ante este Parlamento, pero creo que viene bien recordarlo, en que Aeromur se comprometía (estamos hablando de mediados de diciembre) a tener abierto el aeropuerto de Corvera el día 2 de abril de 2015, y para eso nos pedía dos cuestiones: una, dennos ustedes un plazo razonable de carencia (cinco, seis, puede que siete, pero sobre esos años) a la hora de devolver las cantidades del préstamo, y a partir de ese momento, que nosotros calculamos cinco-seis años que el Aeropuerto ya está generando un flujo de caja bastante positivo, comenzamos a devolver el importe del préstamo hasta tenerlo por completo devuelto al final de la concesión. Eran treinta y siete años, como ustedes saben; pues, aproximadamente, los cinco o seis primeros años no se pagaría nada y luego empezarían a devolverlo.

Bueno, la realidad fue que les dijimos que estábamos dispuestos a estudiar cualquier alternativa, pero también les exigimos que cualquier tipo de aplazamiento en el pago de la cantidad debería estar avalado, como todo el mundo puede suponer. La normativa tributaria de la Región de Murcia a cualquier ciudadano nos exige que para deudas superiores a dieciocho mil euros, si pedimos un aplazamiento o un fraccionamiento, deberemos avalarlas, garantizarlas bancariamente. Aeromur en aquel instante dijo que esa opción no se contemplaba, que era que nos fiáramos de su palabra y de su gestión y no lo hicimos. Entendimos que estaríamos incurriendo en un delito de prevaricación si asumía-

mos unos postulados que considerábamos ilegales e improcedentes desde su planteamiento inicial, y por tanto el Consejo de Gobierno del 23 de diciembre de 2014 acordó resolver la vía de negociación, la vía amistosa, con Aeromur para abrir el aeropuerto de Corvera. Y en aquel momento anunciamos lo que debía ser el primer paso a dar, y ese primer paso a dar luego a comienzos del pasado año lo concreté en una hoja de ruta. El primer paso era declarar la nulidad de Aeromur como gestor aeroportuario de Corvera, título que ostentaba desde mayo del año anterior, desde mayo del 2014, bueno, desde mayo de ese mismo año. Se incoó el correspondiente expediente, se requirió y emitió el preceptivo dictamen por el Consejo Jurídico de la Región de Murcia, y el mismo concluyó que procedía la revisión de oficio, por una circunstancia fundamental: si estaba ya resuelta la concesión, si no existía el vínculo contractual concesional que unía a ambas partes, se entendía que, por tanto, carecía de todo sentido el que pudiera seguir manteniéndose una relación jurídica entre ambas partes. El título de gestor aeroportuario se había dado con base en esa concesión, que al determinar, insisto, que no existía, pues ya no tenía razón de ser la segunda de las consecuencias. Pues, como digo, tal decisión fue llevada al Consejo de Gobierno del 29 de mayo de 2015, cinco días después de la victoria electoral del presidente Pedro Antonio Sánchez, y se declaró la nulidad de la designación de Aeromur, de la sociedad Aeromur, como gestor aeroportuario, cuestión que se le notificó a la misma el pasado 3 de junio, fecha 3 de junio de 2015, desde que la misma es consciente de que ya no solo no es concesionaria sino que tampoco era gestora del Aeropuerto. Esta misma notificación, por supuesto, como pueden entender, se les realizó a las autoridades centrales y en concreto a AESA, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

A partir de ese momento empezamos con todos los siguientes pasos que determinamos en la hoja de ruta: nulidad del gestor, inventario, un inventario de las instalaciones, del cual carecíamos. Los señores de Aeromur (Sacyr y sus socios) se habían negado por activa y por pasiva a entregarle a la Comunidad Autónoma el inventario de las instalaciones. Había que hacerlo, se realizó el pasado verano y el resultado fue el que ya se ha dado a conocer públicamente, el que obra ya desde el pasado mes de diciembre incorporado al patrimonio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, en virtud de resolución de la directora general del ramo, que tenemos ya perfectamente ya identificados, localizados, numerados y valorados los 4.912 bienes, muebles e inmuebles que componen la totalidad de infraestructuras existentes en el aeropuerto. La valoración, a fecha del verano pasado, asciende a 171.654.093 euros. A esa cantidad, insisto, precio actual de las instalaciones, hay que sumarle el valor de los terrenos. Únicamente están valoradas las infraestructuras existentes, no el suelo existente sobre las mismas, y a continuación, por supuesto, hablaré del capítulo de expropiaciones.

Tengan en cuenta, sus señorías, una cuestión: esto es lo que vale hacer la obra, no lo que vale un aeropuerto en funcionamiento. Un aeropuerto en funcionamiento tiene un valor mucho mayor, porque es un negocio en marcha, que lo que es la infraestructura. Si hoy nos pusiéramos a pensar qué vale el aeropuerto de Madrid-Barajas, que tiene ya cerca de un siglo de vida, no tendría precio, es el aeropuerto más rentable de España y uno de los más importantes de Europea en movimiento económico. Es decir, que en el momento que el aeropuerto de Corvera empieza a funcionar que nadie dude que estos 171 millones, más el valor de los terrenos, cerca de 200 millones de euros en total, va a ver incrementado de forma muy notable su valoración de mercado.

Pues, como digo, el inventario nos da como consecuencia que tenemos una superficie total de 3,9 millones de metros cuadrados, 3,3 en instalaciones aeroportuarias propiamente dichas y 600.000 metros cuadrados de balsas de agua, cedidas por la Confederación Hidrográfica del Segura. El aeropuerto comprende, en síntesis, toda la parte de urbanización y de obra civil. Como pueden suponer aquí están incluidas las balsas de laminación de la rambla de Corvera, el encauzamiento de la Rambla, la red de saneamiento..., todas las infraestructuras vinculadas a lo que es la operación directa de las aeronaves (el campo de vuelo, plataforma de estacionamiento de aeronaves, torres de control, con edificio anexo, etc.), las infraestructuras directamente vinculadas al tránsito de pasajeros y de mercancías (aquí estamos hablando de los edificios de atención a pasajeros, operaciones... edificio terminal, parking público, rent a car, el bus, central eléctrica, almacenamiento de combustible, depósitos de agua, ecoparque, etc, edificios multiusos...), y luego, a parte, una cuestión muy importante, la zona de actividades complementarias, 100 hectáreas brutas que se concretan en 540.000 metros cua-

drados útiles, aptos para edificar, de zona logística. Tema importante, hoy es el Día internacional de la logística, no está de más recordar que este aeropuerto supera con mucho lo que tenemos, porque no solo va a dar unas óptimas condiciones de tránsito de viajeros, operando 24 horas al día durante 365 días al año, frente a las evidentes restricciones, que todos conocemos, que tiene el aeropuerto de San Javier por su carácter de base militar, sino que además, insisto, a parte de la zona de pasajeros está preparado para el desarrollo de actividad comercial logística, de transporte. Se están empezando los trámites, ya se están redactando los primeros documentos, los primeros proyectos de las zonas de actividades logísticas de Murcia. Como bien conoce la Cámara, y así se contempla en los presupuestos, vamos a licitar muy pronto ya el estudio de viabilidad económica, técnica y económica de la ZAL de Cartagena para también empezar a configurarla. Pero el transporte aéreo tiene cada vez un papel más preponderante, más predominante. Nuestros camiones están viajando todos los días hasta Ámsterdam para volar desde allí al Sureste Asiático, decenas de camiones murcianos a diario hacen un trayecto que entendemos que el aeropuerto de Corvera va a cubrir y que va a impedir que marchen, que tengan que ir tan lejos, lo cual va a suponer, indudablemente, una optimización, una mejor repercusión de costes en la competitividad de nuestro sector exportador, dominado indudablemente por todo lo que tiene que ver con la industria agroalimentaria. Y, como decía, la zona de actividades complementarias es uno de los grandes valores, de los grandes input que tiene nuestro aeropuerto.

Bien, una vez realizado el inventario, el siguiente paso que decidimos dar era realizar un plan de negocio actualizado sobre la realidad del tráfico aéreo ahora mismo a nivel mundial, en concreto europeo, en concreto zona del Mediterráneo, que nos afecta a nosotros, las potencialidades que ofrece nuestro aeropuerto, las previsiones de tráfico de pasajeros, las, como he citado también, posibilidades en relación con el tráfico de mercancías, dado que el que teníamos databa del año 2006, con unas circunstancias socioeconómicas a nivel general indudablemente absolutamente distintas a las que tenemos en el momento presente. Por eso se hizo el nuevo plan de negocio, que nos fue entregado el pasado mes de diciembre por los consultores, Pasifae, empresa del sector aeronáutico, y Garrigues, firma de abogados conocida por todos.

En síntesis, los estudios determinan que en el horizonte 2025, a una década vista, se contempla un escenario pesimista y un escenario optimista. El pesimista nos habla de dos millones y medio de viajeros, el optimista nos habla de tres millones y medio de viajeros. Es decir, podíamos sacar una media aproximada de en torno a los tres millones, el triple de lo que actualmente está moviendo San Javier al año. Creo que simplemente esa cuestión es algo que nos debe hacer pensar mucho y positivamente acerca de lo que puede traer de incremento para la actividad económica de la Región y para la generación de empleo.

Igualmente, se identificaba un grupo de potenciales operadores aeroportuarios. Existe a nivel de aviación internacional civil un listado de 78 empresas operadores aeroportuarios reconocidos por todas las autoridades, hay más, pero esos ya no... a lo mejor no todo el mundo tiene la misma calificación. De esos 78 se invitó, por los consultores, a 20 de ellos a que expresaran si había o no había algún tipo de interés en enviarles documentación, etc. De los 20, cinco contestaron que no tenían interés, ocho a día de hoy todavía no han respondido y siete de ellos manifestaron vivo interés en las posibilidades de explotar comercialmente el aeropuerto de Corvera.

Y, finalmente, también indicarles que el estudio de mercado, el plan de negocio, verifica los diversos escenarios en los que nos podemos mover de cara a lo que es la apertura del aeropuerto. Todas las opciones, por supuesto, se pusieron encima de la mesa: el de la venta, el de la gestión directa por la Comunidad, el de una sociedad mixta o el del sistema concesional directamente por vía de un tercero. Todo ello es lo que ahora está siendo objeto de estudio por los Servicios Jurídicos, Económicos y Técnicos de la Comunidad Autónoma.

Abrir un Aeropuerto no es pintar un paso de cebra, como todos pueden suponer, es una cuestión compleja y que tenemos que pensar muy bien. Cada paso que está dando el Gobierno del presidente Pedro Antonio Sánchez es un paso firme y que no admite retorno. Todos estos escalones que les he ido narrando son ya definitivos y enfocados claramente a la puesta en marcha de las instalaciones, y no duden que así va a ocurrir.

Y creo que prueba evidente de que estamos en el camino correcto, es que puedo anunciarles ya que el próximo mes de mayo varias empresas de las que he citado anteriormente, que ya manifesta-

ron en su día interés, van a acudir a visitar las instalaciones de nuestro aeropuerto. Nos lo han pedido, quieren conocer el aeropuerto, quieren inspeccionarlo, quieren saber cuáles son todos los servicios y prestaciones que ofrece y se van a desplazar in situ a la Región de Murcia para realizar esa operación. Indudablemente esto nos demuestra que estamos andando en la vía correcta, que el aeropuerto de la Región de Murcia es atractivo y que ese interés cierto, si no se desplaza nadie, deberá plasmarse luego en un pliego, que, sin duda, confiamos que tenga aceptación y que dé lugar a que se pueje por lo que es la gestión. Y son empresas serias, son empresas solventes, empresas que operan en Europa y en América, empresas que saben lo que es la gestión de un aeropuerto y que están perfectamente preparadas y capacitadas para llevar a cabo la gestión del mismo.

Y tras realizar el plan de negocio, el siguiente objetivo se llamaba “tomar posesión de las instalaciones”, pues estábamos sufriendo, estábamos padeciendo, la vergüenza, y no me duelen prendas en decirlo, de ver como un aeropuerto que es nuestro, un aeropuerto que estamos pagando todos, el millón y medio de murcianos, había una sociedad que se había atrincherado ahí, una sociedad privada, que defiende exclusivamente los intereses de sus socios, todos muy legítimos pero desde luego en clara contraposición con el interés general de la totalidad de los habitantes de esta comunidad autónoma, y tal y como estaba se negaba, por activa y por pasiva, a abandonar las instalaciones.

Me van a permitir que aquí haga una breve referencia, porque además también ha sido objeto de pregunta, sobre cuál es la situación de los pronunciamientos judiciales. Desde el pasado mes de octubre llevamos nueve pronunciamientos judiciales consecutivos a favor de los intereses de la Comunidad Autónoma, declarando ajustado a derecho todas y cada una de las decisiones que se adoptaron por el Gobierno regional en su día en el año 2013, cuando se decidió terminar con el vínculo contractual con la sociedad Aeromur. Desde la sentencia de 2 de octubre, la del pleito principal, la del pleito clave, que declara ajustada a derecho esa resolución contractual, hemos tenido la de 16 de octubre, por la que se le impone a la sociedad concesionaria una penalización de 120.000 euros por retraso en la obtención de financiación; otra, de 18 de diciembre -hablamos de 2015-, por la que se ordena la incautación de la garantía constituida en su día por el adjudicatario de la concesión, Aeromur, en 2007, 7 millones de euros, que ya hemos incautado de la antigua concesionaria; la sentencia de 22 de enero de 2016, por la que se impone una nueva penalización de 30.000 euros a Aeromur por incumplimiento del plan de obra; nueva sentencia del 29 de enero de 2016, que desestima la petición de la entonces concesionaria de aplazamiento en la comisión del aval. Y a continuación cuatro autos: de 11 de enero, ya de este año, por el que se declara la obligación de Aeromur de reembolsar los 182 millones de euros. Ya se ha iniciado por la Consejería de Hacienda el procedimiento de ejecución de esta orden para hacer efectiva esa cantidad. Y luego los autos relativos a la toma de posesión, que fueron de 2, de 3 y de 21 de marzo.

Estos autos creo que han puesto una vez más bien a las claras lo que es el proceder torticero y malintencionado de una sociedad que se empeña, amparada en sus poderosos medios legales, y creo que en ese accionariado hay alguna empresa que tiene más abogados que ingenieros, valga la reflexión en voz alta, en querer paralizar a toda costa la defensa del interés de los murcianos, cosa que no hemos permitido. Un auto de 2 de marzo acordaba la ejecución de la sentencia del mes de octubre, la principal; otro, del día siguiente, ordenaba la entrega de la posesión. El 16 de marzo nos personamos en las instalaciones y, como todos saben, fue público y notorio que se nos impidió el acceso. Y lo dije aquel día, y el que avisa no es traidor, y sobre todo cuando uno tiene no solo la conciencia de estar obrando correctamente sino el conocimiento jurídico de que se está actuando conforme a ley: “si no ha sido por las buenas será por las malas, será *manu militari*”. Escuché algunas voces, leí algunos textos de algunos de los miembros de esta santa Cámara frivolisando sobre la cuestión. La frivolidad terminó pronto: una semana después, el 23 de marzo, los murcianos tomamos posesión de lo que es nuestro. No es una victoria, que nadie lo tome como tal, pero ya es por fin que se empieza a hacer justicia en una situación que no era de recibo bajo ningún punto de vista.

Y, como digo, tomamos posesión y desde ese momento la comisión que designé al efecto en el mes de febrero está llevando a cabo el análisis exhaustivo de cómo están las instalaciones. Les adelanto, la primera impresión está siendo positiva. Lo que nos dicen los técnicos, y les digo, los técnicos son dos ingenieros de caminos, un arquitecto, un ingeniero industrial, un ingeniero aeronáutico,

un inspector de carreteras, dos jurídicos, un asesor económico y un auxiliar administrativo, es que se está viendo que el aeropuerto está en buen estado, que las instalaciones están operativas y en principio parece que dispuesto para operar. No obstante, cuando terminen sus informes emitiremos el juicio definitivo.

Les digo, igualmente, que con independencia de esta comisión técnica hay una segunda comisión que supervisa esta primera, que es la comisión que designa la Intervención General de la Comunidad Autónoma para luego verificar la recepción de todas las instalaciones, nuevamente con arquitectos, ingenieros, analistas de sistemas, ingenieros de telecomunicaciones, etcétera.

En el calendario de trabajo que se ha establecido y que se tiene previsto finalizar a mediados del próximo mes de mayo, se van a revisar todas las instalaciones que les he citado antes, no voy a repetirme en exceso: las terminales, las pistas, las plataformas, las instalaciones de media y alta tensión, agua, saneamiento, sistemas aeroportuarios, las redes, los equipamientos de la torre, radioayuda, balizas... todo se está revisando de arriba abajo para verificar que es correcto el estado en el que se encuentra.

Y en este punto, y una vez que hemos tomado posesión, también quiero, porque se generó cierta polémica y también ha habido una pregunta a ese respecto, comentar la situación del servicio de seguridad. Sobre este particular, la Dirección General de Patrimonio está preparando los pliegos, prácticamente ultimados, para sacar a concurso la seguridad de las instalaciones, pero en tanto en cuanto eso ocurre, desde el primer día, como no podía ser de otra manera, se vigilan y cuidan las mismas por parte del personal funcionario de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, del personal de vigilancia que vigila las instalaciones. Hoy en día no estamos hablando de un aeropuerto en marcha, evidentemente, en el que se requiere que los guardias de seguridad vayan armados y demás cuestiones, hoy estamos hablando de la vigilancia de unas instalaciones, de unas infraestructuras. El Palacio de San Esteban lo custodian estos funcionarios, los mismos que custodian ese edificio que es el más importante, y el resto de edificios de la Comunidad Autónoma son los que están ahora mismo cuidando.

Y a este respecto me van a permitir, y voy a leer literalmente, porque creo que el informe es muy concluyente, qué es lo que dice la Dirección General de Patrimonio sobre la competencia de los funcionarios que están desarrollando estas labores. Dice así, informe de 25 de marzo, de los servicios jurídicos de la Dirección General de Patrimonio: “Las instalaciones del aeropuerto son susceptibles de estar bajo la vigilancia y protección de la misma, mediante la puesta a disposición de los medios humanos y técnicos con los que cuenta la Comunidad Autónoma para ello. Para el desempeño de esas funciones la Administración regional cuenta con los funcionarios integrados en el Cuerpo de Técnicos Auxiliares, opción Seguridad y Control de Accesos, incardinados en el Servicio de Seguridad, dependiente de la Dirección General de Patrimonio e Informática, los cuales ejercen, dotados de la uniformidad, distintivos y medios técnicos establecidos, la vigilancia y protección de bienes muebles e inmuebles de la Comunidad Autónoma, exceptuando el control de accesos y previniendo, en colaboración con las fuerzas y cuerpos de seguridad, la comisión de actos delictivos e infracciones en relación con el objeto de su protección, y todo ello dentro del marco legal y reglamentario establecido por la Administración regional, en garantía del adecuado y eficaz ejercicio de sus funciones. Por consiguiente, estos funcionarios públicos disponen de una alta experiencia y elevada preparación en las funciones de vigilancia y protección desarrolladas en inmuebles de uso público, entre las que se incluyen, incluso en casos excepcionales y de modo transitorio, como sucede con el aeropuerto, la vigilancia de instalaciones mediante sistemas técnicos de seguridad, como pueden ser los de cámaras de televisión -las cámaras de televisión están todas operativas y funcionando, se lo digo yo, que las he visto, y todos los medios de comunicación que nos acompañaron en la visita que hicimos-, basados en una formación continua y especializada adaptada a las necesidades de su tarea y al logro de un uso efectivo de los medios y sistemas técnicos de los que disponemos”. Este parecer también ha sido respaldado por centrales sindicales de la Comunidad Autónoma, como todos ustedes conocen. Con independencia de lo cual, ya les digo, se está preparando el concurso público para que sea una empresa privada la que finalmente gestione.

Y por último, en esta primera parte de mi intervención, quiero también traer a conocimiento de la Comunidad Autónoma tres cuestiones, que, aunque no tengan nada que ver ahora mismo de forma

directa con lo que es la licitación del aeropuerto, sí creo que es bueno que se conozcan y que sepamos todos de lo que estamos hablando, porque van las tres vinculadas de alguna forma al aeropuerto, aun cuando, insisto, no interfieran en lo que es la licitación. Por un lado, el proceso de liquidación, técnicamente llamado de responsabilidad patrimonial de la Administración en relación con el vínculo contractual que nos unía con Aeromur. Les adelanto ya: el plazo para dejar liquidado el contrato vencerá el próximo 23 de septiembre, dado que el plazo legal para este tipo de procedimientos es de seis meses a partir de la toma de posesión. Tomamos posesión el 23 de marzo, el 23 de septiembre quedará finalizado el proceso de liquidación, fecha máxima, con Aeromur. Para ello, como les he dicho, el punto de partida va a ser el informe que los técnicos que están inspeccionando las instalaciones emitan, en el que se determinará cuál es la realidad económica, la realidad primero técnica y su traslación económica de las instalaciones, y las cuestiones que resulten de las mismas. Esa propuesta de liquidación, que firmará el director del proyecto, se le trasladará a la antigua concesionaria, se le dará la correspondiente audiencia para que alegue lo que considere oportuno o presente su contraliquidación, que en su derecho estará si así lo considera oportuno. Ese escrito de retorno de Aeromur será nuevamente valorado por los técnicos e informado por el director del proyecto, y de ahí saldrá ya el acuerdo definitivo de aprobación de la liquidación por el órgano de contratación, que se le notificará nuevamente a Aeromur, y dará lugar, en su caso, a la interposición del correspondiente contencioso-administrativo, si a Aeromur no le satisface -otro más-. También les digo que los hechos están dando la razón de que el proceder de los servicios jurídicos, técnicos y económicos de la Comunidad Autónoma ha sido impecable desde el primer momento.

Por otro lado, lo referente a las expropiaciones. Han sido nueve los procedimientos expropiatorios que se han iniciado en relación con el aeropuerto: siete que gestionó directamente la Comunidad Autónoma, relativos a los accesos, a las carreteras de acceso, la autovía que hay construida, que enlaza con la autovía A-30, la Murcia-Cartagena, que están todos finiquitados, pagados y no se adeuda ninguna cantidad; y dos en los que se designó beneficiaria a Aeromur para que fuera esta empresa la que gestionara las expropiaciones, el relativo a lo que son las instalaciones propiamente dichas del aeropuerto y el de la red de saneamiento. En relación con estos expedientes, había 85 expedientes, cinco fueron abonados de mutuo acuerdo, quedan 80. En todos se abonó por Aeromur los depósitos previos derivados de la rápida ocupación, pero todos ellos han sido recurridos, primero ante el Jurado Provincial de Expropiación Forzosa, por los propietarios, antiguos propietarios, y actualmente ante la Sala de lo Contencioso-administrativo. Está claro que estos propietarios son terceros de buena fe, y seguiré hablando ahora de esta figura, y que indudablemente la Administración regional, como no puede ser de otra forma, se hará cargo de las cantidades que resten por abonar. Yo ya me he reunido en varias ocasiones, antes y después de la toma de posesión, con los propietarios expropiados, y ya por supuesto les hemos hecho saber cuál es el parecer de la Comunidad, del Gobierno regional, de que se va a dar la cara y que vamos a estar a resultas de los pleitos que tienen abiertos para ver cuáles son las cantidades que tienen que pagar. Una cosa es que haya que pagar y otra cosa es que no vayamos a discutir las cantidades que hay que pagar. La Administración ha hecho unas valoraciones que se concretan en 21 millones de euros, es lo que se considera que valen los terrenos, el Jurado Provincial de Expropiación ha dicho que son 26, los propietarios siguen recurriendo, y nosotros vamos a seguir defendiendo lo que hemos considerado, nuestros técnicos en definitiva, qué es el valor de los terrenos. Pero, como digo, una vez que se produzcan los pronunciamientos judiciales, y ya lo saben ellos, la Comunidad Autónoma abonará.

Y por último también quiero poner en conocimiento de la Cámara la situación de otros cuatro terceros de buena fe que hemos encontrado en las instalaciones. Estamos hablando de empresas que contrataron con Aeromur, que han hecho inversiones dentro de lo que es el recinto aeroportuario, y que ahora, aplicando la ley *stricto sensu*, la vinculación contractual está por completo rota, pero también es verdad... los que entienden un poco de derecho, y sus señorías lo saben, que está la doctrina de enriquecimiento injusto. Si hay un tercero de buena fe que ha contratado con quien podía hacerlo y ha invertido y ahora su inversión está en el aeropuerto, estamos buscando la fórmula jurídica para responder y garantizar. Me refiero en este caso a la empresa Solnueve, que tiene dos parcelas ocupadas para dos plantas de generación de energía fotovoltaica, que cada una de ellas alcanza hasta los 2

megavatios de producción. Se ha construido de tal forma la planta que sirve también la parte inferior para aparcamiento de vehículos de larga duración. Esto está justo en lo que es la parte exterior del aeropuerto pero dentro de lo que es el perímetro. Como digo, esa inversión está ahí hecha. También con la empresa CLH, que es la que construyó los depósitos de combustible que deben utilizar los aviones. En este caso es una parcela ocupada y hay tres depósitos de combustible de 500 metros cúbicos cada uno, para aviación comercial, y un cuarto más pequeño, de 30 metros cúbicos, para aviación general, aviones pequeños, aviación privada. Y por último una antena de telefonía móvil y unas instalaciones para los halcones que tiene el aeródromo.

Como les digo, esto está encima de la mesa y, evidentemente, no podemos mirar a otro lado. Este es un Gobierno serio y las inversiones que ahí se han hecho y de las que se beneficia el aeropuerto estamos estudiando la fórmula de atenderlas y de darles justa respuesta.

Y sin perjuicio de, por supuesto, seguir en las siguientes intervenciones, esta es la primera, muchas gracias, presidenta.

SRA. PEÑALVER PÉREZ (PRESIDENTA):

Muchas gracias, señor consejero.

En el turno general de intervenciones, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor López Pagán.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, presidenta.

Buenos días, señorías, consejero, consejera. Saludo también al equipo que acompaña al consejero de Fomento.

Comparece esta mañana, señor consejero, a petición propia y también con algunas otras peticiones realizadas por el Grupo Parlamentario Socialista que nos parecían de interés añadir a esta comparecencia, que nos parecía inminente, sobre el aeropuerto internacional de la Región de Murcia. Ha precisado usted la fecha de su toma de posesión, 27 de noviembre de 2014. Es verdad que de lo que le voy a hablar hay algunas cosas que trascienden a su gestión y a sus decisiones, otras no, pero, lógicamente, para saber hoy por qué estamos como estamos es necesario hacer una cierta revisión de la historia.

Señorías, esta es una infraestructura importante, es verdad, nosotros siempre lo hemos afirmado, pero estamos aquí más de diez años después y estamos como estamos. Una infraestructura importante pero hoy inútil porque está cerrada. La pregunta es: ¿y por qué está cerrado el aeropuerto? Pues tiene una respuesta sencilla y compleja a la vez, supone la existencia de una concatenación de una serie de decisiones, y llamarlo decisiones es llamarlo mucho, espasmos políticos en algún caso, todas ellas... no sé cuál peor, que han perjudicado seriamente la realidad del aeropuerto de Corvera, como le llamamos comúnmente, sobre todo, que es lo que más nos preocupa, han causado perjuicios económicos que hoy son irreparables para la sociedad de la Región de Murcia. Y yo, señor consejero, aunque tomo en cuenta la fecha en que usted inició su gestión en este tema, le digo que nunca he visto, desde que he tenido la suerte, tremenda suerte, de poder debatir sobre esto en la Asamblea Regional desde el año 2011, y han pasado al menos cuatro consejeros, nunca he visto en ustedes una sola, una sola línea de autocrítica sobre lo que ha ocurrido. Solo vienen ustedes a contarnos lo bien que están las cosas, y pasan los años y el aeropuerto sigue cerrado. Y, mire, eso no significa que todo se haga mal, pero la autocrítica es fundamental, a nosotros hasta nos daría más confianza si alguien aquí fuera capaz de reconocer que se han cometido graves errores en este tema, porque es verdad que nosotros queremos que se solucione, no confiamos en que lo vayan a solucionar ustedes, pero queremos que se solucione. Hagan ustedes un poco de autocrítica sobre lo que ha ocurrido, nos daría más confianza.

El aeropuerto de la Región de Murcia supone el paradigma del fracaso del Partido Popular en la Región de Murcia. Un aeropuerto construido, hoy sin concesionario, con la certificación de AESA para su apertura, plagado de dudas y litigios, pendiente de una nueva licitación que no tiene vía, sin

un plan de negocio que hoy conozcamos, con un escenario económico absolutamente distinto, pasando los años; con el aeropuerto de San Javier, del que usted no ha dicho nada, en el centro del debate todavía; con el aeropuerto de Alicante, que, no hay que dudar, es un aeropuerto en el que AENA ha hecho grandes inversiones y que es una clara competencia. Una infraestructura planteada, como la mayoría de las cosas en estos últimos 20 años, sin planificación, sin algo de sentido común por parte de los gobiernos del Partido Popular, sobre qué región queremos, sobre hacia dónde vamos, cuál queremos que sea su crecimiento. Lamentablemente, el exceso y el descontrol han pisado y siguen pisando, por desgracia, al sentido común y a la sostenibilidad de nuestro desarrollo económico y social. En este asunto, esta chapuza más absoluta, es digna del prisma irónico del maestro, tristemente fallecido, Luis García Berlanga, voy a hacer referencia, saben que me gusta hacer las cosas con algo de humor.

Señor consejero, este es el tercer debate que tenemos en la Asamblea desde el año 2011, ha habido más, pero desde el año 2011, son cinco años, tercer debate, tercera vez... había dos en cinco años. Poca información, demasiada información pública pero poca información en el Parlamento. Le agradecemos, en todo caso, que haya pedido esta comparecencia, es oportuna.

Seguro que en algún momento de la mañana alguien, y digo como siempre, alguien dirá algo, alguien dirá que en algún momento hemos estado en contra del aeropuerto o que hemos perjudicado con nuestras decisiones. Pues yo me voy a adelantar y ya les digo que no, que siempre hemos defendido desde el Grupo Parlamentario Socialista, desde hace más de 13 años, el que se hiciera este aeropuerto, un aeropuerto civil de mayor envergadura, que fuera capaz de asumir dentro de un desarrollo sostenible la venida de turistas a la Región. Eso sí, con la titularidad pública y gestión pública que siempre hemos defendido. Ustedes tomaron otra decisión, ni siquiera la decisión del aval, que ustedes siempre mal utilizan. Siempre hemos tratado de defender el interés público y que ese interés público fuera compatible con la infraestructura. Más de 10 años de historia y de malas decisiones, empezó en 2003, en 2004 fue declarado por la Asamblea una infraestructura, una actuación de interés regional. Pero decía decisiones, muy malas decisiones, la primera de ellas, esa titularidad pública y esa gestión privada. Se licitó la concesión en mayo de 2007, hay que remontarse muchos años, era una sociedad a la que se adjudicó el contrato, cien por cien de accionariado privado, lógicamente, con empresas todas ellas con un arraigo importante en la Región de Murcia. Desde esa fecha hasta el año 2009, en el ya estábamos bien entrados en la crisis, la empresa concesionaria pidió auxilio porque no podía conseguir la financiación para construir el aeropuerto, y se aprobó en la Ley de Presupuestos del año 2010, con los exclusivos votos del Grupo Parlamentario Popular en la Comisión de presupuestos de aquel año, la concesión de un aval de 200 millones de euros, en garantía de un préstamo que la sociedad concesionaria tuvo que pedir para poder seguir construyendo el aeropuerto. En medio, posteriormente, en noviembre de 2011, el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma firmaron un acuerdo para establecer el cierre de San Javier. En aquel momento gobernaba el Partido Socialista en la nación, pero ante las peticiones del Gobierno regional se llegó a ese acuerdo. Evidentemente, aunque antes Valcárcel decía que el mercado tendría que decidir cuál de los aeropuertos habría que cerrar, el tiempo, en 2011, hizo que se concluyera que eran incompatibles y por tanto San Javier debía quedar con el uso militar.

Según es conocido, en abril de 2012 el aeropuerto estaba construido. Ha dicho usted hoy que hemos entrado al aeropuerto y que está todo allí y que está bien. ¡Faltaba más!, que después de 2012, en abril de 2012, estuviera construido y que estuvieran las paredes o edificios sin nada dentro, como hay algunos otros edificios en la Región, que se han construido y luego resulta que no hay nada dentro.

En julio de 2012 la sociedad concesionaria solicitó reequilibrio económico, 160 millones de euros -usted creo que ha hecho referencia a esto-, y se dictó una orden en 2013 que desestimó esta decisión. Le pregunto, porque ha dicho usted algunas sentencias y algunos autos que yo trataré luego de poder tomar nota, pero le pregunto: ¿esto entiendo que la sociedad lo recurrió, este reequilibrio? No sé si eso está o no está pendiente de resolución judicial.

Decía que más de 10 años de historia y de malas decisiones. La segunda, la decisión que hoy nos tiene en una situación realmente endiablada es la resolución del contrato con la sociedad. Usted ha dicho que tomó posesión el 27 de noviembre de 2014, esta resolución se dictó en una orden del 16 de

septiembre del 2013, en la que se optaba por esa referida resolución, y se recurrió por la sociedad concesionaria, que, efectivamente, como usted ha dicho, finalmente los tribunales han entendido que está resuelto el contrato. Pero usted también ha dicho aquí que después, en el momento en el que usted tomó posesión, se había intentado alguna negociación. ¡Si es que ese es el error!; no se podía negociar nada si ya habíamos resuelto el contrato.

Porque esta decisión, y que queda bien claro, señorías, consejero, y no otra es la resolución del contrato, la que toma el Gobierno regional en exclusiva, sin contar con nadie, fue la que provocó que las entidades de crédito que habían concedido el préstamo a la sociedad concesionaria ejecutaran el aval que teníamos y que habíamos otorgado sin beneficio de excusión, como erróneamente aprobó, exclusivamente con sus votos, el Grupo Parlamentario Popular en la Comisión de presupuestos del año 2010. Esta decisión de resolución de contrato ha complicado de una manera increíble la situación del aeropuerto, nos obligó a desembolsar 182 millones de euros, que para renta básica de inserción o para la personas que están en riesgo de exclusión social no había dinero, y tuvimos que desembolsar por esta decisión absolutamente errónea y nefasta 182 millones de euros. Una decisión política de la que todavía no se han asumido responsabilidades suficientes, pero seguro que habrá que asumirlas, porque tiempo al tiempo.

Después, una buena decisión, probablemente una buena decisión, la que tomó el señor Bernal: pedir el reembolso de esos 182 millones. Pero, claro, y ya digo que voy a utilizar a Berlanga, entonces llegó Berlanga, y Berlanga en la persona del entonces consejero, el señor Campos -mi aprecio personal y respeto-, pero al estilo de la “Escopeta Nacional” dijo: “déjenme solo que voy a resolver esto”. Y ya habíamos cometido el error fundamental. Le dejamos al señor Campos, en el ámbito de la “Escopeta Nacional”, para que negocie con una empresa a la que: uno, habíamos rescindido el contrato; dos, le habíamos liberado de pagar 200 millones de euros; tres, la habíamos descapitalizado, el único patrimonio que tenía la sociedad era la construcción, la propia construcción que ahora se valora; cuatro, le habíamos quitado el peso de gestionar un aeropuerto que estaba en duda. Es decir, a los que habíamos agredido previamente les pedíamos que volvieran a la ruina de la que les habíamos sacado. Esto es lamentable, es una decisión absolutamente absurda, de risa, que Berlanga tomaría desde un prisma determinado, pero no tiene gracia, porque nos ha costado 182 millones de euros, que pesan sobre todos nosotros. Es lamentable. Esta decisión, consejero, es la que nos tiene hoy aquí y no otra.

Y le dijimos, desde el Grupo Parlamentario Socialista: el acuerdo siempre mejor que un pleito, siempre un mal arreglo mejor que un buen pleito. La solución era seguir negociado con Sacyr, era, evidentemente, con la concesionaria, eso sí, sin el ataque previo que ustedes hicieron porque la concesionaria ya estaba fuera. Rescindimos el contrato para ponernos a negociar con ellos. Esto es una auténtica chapuza.

El préstamo participativo, usted lo ha dicho, pero si es que el préstamo participativo no nos lo iban a dar, no nos lo iban a dar, no íbamos a hacer ningún inversión más, íbamos a seguir pidiendo ayudas para poder explotar el aeropuerto, ni tampoco para el cierre de San Javier, que, insisto, sé que es una comparecencia limitada, pero a día de hoy yo tampoco conozco cuál es la situación de San Javier, qué decisión vamos a tomar, porque no neguemos que ese es otro tercero de buena fe, el aeropuerto de San Javier.

Terminaron las negociaciones y, como decía usted, el 13 de octubre de 2015 la sentencia dio por buena la resolución del contrato, y entonces empezamos a hacer algunas de las cosas que usted ha contando hoy, como, por ejemplo, darle a la empresa de Josep Piqué, el exministro de Industria del Partido Popular, la liquidación, el plan de negocio, perdón, del aeropuerto internacional de la Región de Murcia, con 45.000 euros. Un documento que debió estar en tres meses, usted ha dicho que lo tenemos desde diciembre, bueno, pues pediremos ese documento. Es el mismo, la misma empresa que ha evaluado el aeropuerto de Castellón. Bueno, pues, en fin, ya nos genera dudas, además de que estando el señor Piqué pues seguramente nos dirá lo que queremos escuchar. No nos fiamos en ningún caso.

Por último, una vez pasadas las uvas del año 2015, nos comimos la uvas y yo me acordé de usted, porque pensé: voy ahora a ver si el AVE y el aeropuerto están hechos. Y yo me despierto el 31 de diciembre del año 2015, y no, resulta que no, y entonces me acordé de mi compañero, el señor conse-

jero.

Iniciamos el año 2016, consejero, con un hecho notorio y anecdótico también en la historia esta en la que de nuevo voy a referirme a Berlanga, porque estas chapuzas, estas decisiones absurdas, seguro que con su prisma irónico tendrían un sentido. Porque es verdad que dimos lugar al espectáculo de tomar por la fuerza el aeropuerto internacional de la Región de Murcia, como si de la isla Perejil se tratara, y entramos en las instalaciones del aeropuerto con la guardia civil primero, luego con los empleados de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, y como Berlanga haría, “Todos a la cárcel”, pues en aquel momento él diría: “todos al aeropuerto”. Esa sería la película.

Entonces, como usted decía, llegábamos al absurdo de que una instalación que era propiedad de la Comunidad Autónoma, como usted bien dice, le he entendido sincera su expresión, teníamos que tomar la posesión del aeropuerto. A esto hemos llegado, a esto hemos llegado.

Le pregunto, aunque ha hecho usted alguna referencia sobre esto, el amparo legal me dice usted que es ese informe de la Dirección General de Patrimonio, pediremos ese informe. Nuestras preguntas van en la línea, y la añadida a la solicitud de comparecencia, de saber cuál era el nivel de seguridad que requiere el aeropuerto, ¿si esos empleados públicos son los que prestan esas funciones habitualmente?, ¿si habría sido posible utilizar las personas que están en la bolsa de trabajo y, sobre todo, si no es posible que sea prestado por los trabajadores públicos de la Comunidad Autónoma, esos trabajadores que están en la bolsa de trabajo, en vez de sacar un nuevo concurso para gastar dinero público en esa seguridad?

Le he preguntado por los procedimientos judiciales, creo que me ha contestado a todos, excepto este que le digo.

Le pregunto por San Javier y por la situación en que queda.

Y voy a hacer una referencia muy rápida al Tribunal de Cuentas para terminar. El Tribunal de Cuentas, que no el Grupo Parlamentario Socialista, ha lanzado claras incertidumbres sobre el desenlace del aeropuerto, y las hace a nivel económico y las hace a los niveles de los procesos judiciales, incluso la liquidación del contrato que puede estar sujeta a dudas. “Se desconoce -dice el Tribunal de Cuentas- las cantidades por las expropiaciones pendientes de pago -usted ha dicho algo hoy sobre esto- y la incertidumbre sobre los resultados finales de la negociaciones en San Javier”. Estas son las palabras del Tribunal de Cuentas.

Termino, presidenta.

Más allá de su intervención, consejero, la trayectoria seguida nos hace dudar, nos hace desconfiar, cuatro consejeros, tres presidentes y ustedes no han dado una a derechas, bueno, a derechas sí, que no han dado una, no han dado una. Desde el Grupo Parlamentario Socialista le pedimos prudencia, información, y traiga esa información al Parlamento porque este aeropuerto está asolado por la incertidumbre por su nefasta gestión.

Muchas gracias.

SRA. PEÑALVER PÉREZ (PRESIDENTA):

Muchas gracias, señor López Pagán.

Por el Grupo Parlamentario Podemos, tiene la palabra el señor Pedreño Cánovas.

SR. PEDREÑO CÁNOVAS:

Buenos días, señora presidenta, señorías, consejera, consejero.

Han pasado ya diez años desde aquel Consejo de Gobierno de 26 de mayo de 2006, que autorizó el contrato a Aeromur del denominado aeropuerto internacional de la Región de Murcia, diez años. Dado que ha habido tantas vicisitudes en estos años vamos a asistir, como en el cine -hoy la cosa va de metáforas cinematográficas, efectivamente- a una saga por partes, igual que en el cine vimos un Tiburón 1, un Tiburón 2 e incluso un tercero. Así, en la primera parte de esta saga hemos visto cómo el tiburón de la sociedad concesionaria del aeropuerto se tragó el aval de 182 millones y pico de euros, que finalmente tuvo que ejecutar la Comunidad Autónoma, esto es, todos nosotros y nosotras.

Pues lo que el tiburón primera parte devoró es dinero de todos los murcianos y murcianas, que estamos pagando a ritmo de 22.000 euros diarios, a los que ahora se suman los costes de mantenimiento, que irán creciendo un año tras otro al menos hasta que se haga cargo una nueva sociedad concesionaria. Por de pronto en los Presupuestos de 2016 aparece una partida que no es ninguna broma: 425.000 euros para gastos de conservación y vigilancia del aeropuerto.

A propósito, y lo diré entre paréntesis, en el último informe del Tribunal de Cuentas, que acabamos de conocer, Aeromur es nominada como sociedad concesionaria del aeropuerto de Murcia, por sus siglas SCAM. No sé si ustedes han caído en el detalle y en la fina ironía, creo, que nos trasladan los fiscalizadores del Tribunal de Cuentas de que SCAM es también una palabra inglesa, que no sé si saben ustedes lo que significa, pero significa fraude, estafa. Qué fina ironía se gastan, ¡eh!, los redactores del informe de fiscalización de la Región de Murcia por parte del Tribunal de Cuentas, ¿verdad?: SCAM.

Y cuándo empieza la segunda parte de esta saga aeroportuaria. Pues, como se ha dicho, a partir del 23 de diciembre de 2014, que es cuando se dieron por finalizadas las negociaciones para la consecución del acuerdo transaccional con Aeromur. En esta segunda parte vemos cómo la película se inicia con la Comunidad Autónoma tomando posesión del aeropuerto casi de forma heroica, y se anuncia el comienzo de los trámites para sacar a concurso la nueva licitación de la gestión de las instalaciones. A propósito, según he creído entender en su discurso, usted en un primer momento ha dicho que se está estudiando el modo de gestión futura que va a tener el aeropuerto, pero en la parte final de su discurso ha afirmado con seguridad que se va a tratar de un modo de gestión privada. Yo quisiera que aclarara esto. En la prensa desde luego ha aparecido ya en varias ocasiones que se va a tratar, que se va a replicar el modo de gestión privada del aeropuerto.

La cuestión ahora y lo que preocupa a este grupo parlamentario, a Podemos, es saber si en esta segunda parte de la saga aeroportuaria asistiremos a un Tiburón 2, que termine tragándose de nuevo dinero y derechos de la ciudadanía murciana. Lo malo de las segundas partes de una película es que los personajes de la primera parte siempre, normalmente, repiten, y me temo que aquí con lo del aeropuerto nos podría pasar lo mismo, que tuviéramos de nuevo a tiburón entre nosotros.

¿En qué condiciones puede volver a crecer de nuevo una segunda parte del tiburón aeroportuario murciano? Una primera condición de tipo político, esto es, si no se dieran suficientes garantías de regulaciones y apoyos de las instituciones estatales y europeas. Una segunda condición de tipo económico, tendremos una réplica de un nuevo tiburón devorador de dinero y derechos ciudadanos si la nueva sociedad concesionaria no obtiene suficiente viabilidad económica y pretende revertir el déficit de explotación, hipotético, al erario público. Y una tercera condición de carácter, digamos, antropológico, esto es, si se pretende darle continuidad a la mala y delirante herencia recibida de la época de Valcárcel y sus malogradas promesas de aeropuerto internacional de la Región de Murcia. Si se dan estas condiciones tendremos las aguas adecuadas para que se geste un tiburón de buen tamaño y tan depredador como el de la primera parte.

¿Con qué apoyos cuenta el así denominado aeropuerto internacional de la Región de Murcia en las instituciones estatales y europeas? Pues aquí ya empezamos mal, simplemente hojeando, leyendo el reciente informe del Tribunal de Cuentas. Se nos dice en este informe, se nos recuerda en este informe, que la Secretaría de Estado de Infraestructuras se comprometió por escrito, un 22 de julio de 2014, a un proceso negociador que culminaría con el cierre del aeropuerto de San Javier en un plazo de 6 y 24 meses (22 de julio de 2014). El aeropuerto de San Javier ahí sigue, permanece abierto e incluso se consolida en cuanto a número de viajeros. En los últimos tres años no ha bajado nunca por debajo del millón de pasajeros, ocupando la posición número dos en el ranking de los aeropuertos de AENA de su categoría. Además, en el período 2007-2013, y esto nos lo vuelve a recordar el último informe del Tribunal de Cuentas, se han realizado inversiones cercanas a los 10 millones de euros en el aeropuerto de San Javier procedentes de fondos Feder. AENA ha dicho por activa y por pasiva que su aeropuerto es el de San Javier y que no piensa cerrarlo. Por ello el Tribunal de Cuentas Europeo advirtió en su día del solapamiento existente entre las zonas de influencia del aeropuerto de San Javier y las de Corvera y Alicante, que podrían dar lugar a excesos de capacidad y poca rentabilidad.

“Estas duplicidades en las inversiones llevadas a cabo en los dos aeropuertos, junto a la falta de coordinación y planificación entre la Administración estatal y regional”, y son palabras textuales del

último informe del Tribunal de Cuentas, ponen ya un primer elemento para las aguas de las cuales igual vemos emerger Tiburón segunda parte.

Además, hay otro problema de carácter legal, que se manifiesta desde el momento en que la Comunidad Autónoma opta porque el aeropuerto sea de gestión privada. Algo de esto ha dicho el representante del Grupo Socialista. Es una fórmula que no cesan de repetir. Esto contraviene clarísimamente la Orden de 2003 del Ministerio de Fomento, por la cual se autorizó la construcción del aeropuerto de la Región de Murcia mediante declaración del mismo como de interés general del Estado. Esta declaración implica que son competencia exclusiva del Estado, esto es, de AENA, la gestión directa de los servicios aeronáuticos y estatales del aeropuerto. Siendo así, qué base legal sustenta el que ahora aparezca este aeropuerto de nuevo como de gestión privada. Si nos atenemos a la Orden de 2003 lo único que puede gestionar la sociedad concesionaria son las actividades comerciales, que no han recibido consideración de servicio de interés económico general. En definitiva, otra incertidumbre más que añadir a las ya señaladas por el propio informe reciente del Tribunal de Cuentas.

Vayamos ahora a la condición económica. En primer lugar el Tribunal de Cuentas recuerda que los litigios por la liquidación del contrato con la actual concesionaria no han terminado, ni mucho menos, y alerta sobre las “posibles contingencias derivadas de la eventual reclamación del lucro cesante y daño emergente”, palabras textuales de nuevo del informe.

En segundo lugar, es de suponer que habrá una nueva sociedad concesionaria, dado que la fórmula va a ser, según se ha dicho, al menos en la prensa y en algún momento en su comparecencia, de gestión privada. Es de suponer que habrá por tanto una nueva sociedad concesionaria que asuma la gestión privada del aeropuerto. Esto supone que así, de entrada, la nueva empresa concesionaria debería asumir lo que queda por pagar del préstamo de 182 millones, en el caso de que, como parece, Aeromur no lo devuelva.

En segundo lugar, los 10 millones de fondos Feder invertidos en el aeropuerto de San Javier, que habrán de devolverse. También lo dice y lo advierte el último informe del Tribunal de Cuentas.

En tercer lugar compensaciones a AENA y a Defensa por el hipotético cierre de San Javier. Y finalmente, tal y como recuerda también el Tribunal de Cuentas, las expropiaciones pendientes de pago que le correspondía pagar a la anterior concesionaria.

Señor consejero, ¿de verdad que todo esto va a aparecer en el pliego de condiciones del nuevo contrato de Corvera? Debería hoy decirles bien claro a los murcianos y murcianas dos cosas: la primera, quién va a asumir todos esos costes que he enumerado; la segunda, que usted debería también tratar de dejar claro -la nueva sociedad concesionaria, obviamente, buscará viabilidad y rentabilidad de sus inversiones-, usted debería de dejar bien claro hoy que si hubiese déficit de explotación las pérdidas nunca serán asumidas por el presupuesto público. No queremos alimentar de nuevo Tiburón segunda parte con nuestros derechos y con nuestro dinero.

La rentabilidad del denominado Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia requiere como condición previa el cierre del aeropuerto de San Javier. Si el mismo no se cierra políticamente, y no parece, ustedes confían en la lógica del mercado y de la competencia privada para que se produzca tal cierre. Esta situación es más que dudosa. De hecho la rentabilidad de los aeropuertos de AENA se garantiza por organizarse como una red, en la que las pérdidas de un aeropuerto se compensan con las ganancias de otros. El sistema actual se caracteriza por lo que se denomina una “caja común” de todos los aeropuertos de la red de AENA, en la que los 23 aeropuertos con ganancias compensan las pérdidas de los 23 aeropuertos deficitarios. Por ejemplo, en 2014 las pérdidas brutas de explotación que sumaron los aeropuertos deficitarios de AENA fueron de 42 millones. En cambio el beneficio bruto de explotación de los otros 24 fue positivo, ascendiendo a 1.898 millones de euros.

Es más que dudoso que un aeropuerto de gestión privada pueda competir por sí mismo en el mercado aeroportuario. En su día el consejero Ballesta consideró una gran oportunidad que no participara AENA en la gestión del aeropuerto, y dijo aquello de: “Será el único de España con gestión privada, en el que no participará AENA, lo que incidirá en una mejora de costes y competitividad, atrayendo a muchos usuarios”. Solo hay que ver en lo que han acabado los aeropuertos de gestión privada en España (Ciudad Real, Teruel, Castellón...) para temerse lo peor.

Además, están las restricciones que impone el Ministerio de Defensa a los vuelos civiles en un

espacio aéreo que abarca toda la Región de Murcia. Las restricciones no son solamente para el aeropuerto de San Javier, para las instalaciones del aeropuerto de San Javier, las restricciones que impone el Ministerio de Defensa son para todo el espacio aéreo que abarca toda la Región de Murcia e incluye un poco más. En este espacio aéreo existen enormes restricciones de vuelo, de las cuales está exento el aeropuerto de San Javier gracias a un convenio que posibilita un uso conjunto militar y civil, pero, indudablemente, los vuelos del hipotético aeropuerto de Corvera habrán de asumir los costes que se derivan de estas restricciones.

En medio de estas incertidumbres el aeropuerto de San Javier recupera paulatinamente el número de pasajeros que perdió en los años más duros de la crisis. De hecho este mes de marzo de 2016 el aeropuerto de San Javier registró un total de 51.025 pasajeros, lo que supone un aumento del 78,7% respecto al mismo mes del año anterior, según datos de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA.

Finalmente, vayamos a la cuestión antropológica, y digo antropológica pues en la larga era del Gobierno de Valcárcel se gestó un determinado *ethos* cultural, que es el que explica la ebullición de una particular economía del despilfarro que dio lugar a aventuras como la que protagonizaron la primera parte del tiburón aeroportuario. El caso es que ustedes no solamente heredan una infraestructura ruinosa sino que además pretenden revivir la herencia antropológica del modo de hacer las cosas de la era de Valcárcel, y esto témome es ya inviable. ¿Y si se atrevieran a romper con la herencia recibida? ¿Y si pudieran plantearse otras alternativas para este espacio del denominado aeropuerto internacional de la Región de Murcia, y del cual, por ahora, lo único que ha despegado son ingentes cantidades de dinero? ¿Se las ha planteado, señor consejero? No tiene por qué seguir lo que no han sido otra cosa que despropósitos propios de visionarios. Hay alternativas.

En cualquier caso, ustedes gobiernan y están en todo su derecho de querer seguir con su proyecto de aeropuerto, pero siempre y cuando no repercuta ni un euro más en el erario público. ¿Está usted en condiciones de garantizar esto? Los murcianos y murcianas ya están pagando de sobra las aventuras de este desdichado aeropuerto internacional. ¿Está usted en condiciones de garantizar que no vamos a seguir el patrón marcado por el aeropuerto de Ciudad Real, que tras costarle cientos de millones al contribuyente, por una inversión que se calcula asciende a los 11.000 millones de euros, ha terminado siendo un auténtico fiasco financiero que ha obligado al juez a venderlo a una compañía privada por 56 millones?

SRA. LÓPEZ MONTALBÁN (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Señor Pedreño...

SR. PEDREÑO CÁNOVAS:

Muchas gracias por su atención.

SRA. LÓPEZ MONTALBÁN (PRESIDENTA):

Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, tiene la palabra el señor Fernández Martínez.

SR. FERNÁNDEZ MARTÍNEZ:

Señora presidenta, señoras consejeras, señor consejero, señorías y miembros de gabinete.

“¿Qué locura o qué desatino me lleva a contar las ajenas faltas, teniendo tanto que decir de las mías?”. Disculpenme, señorías, que comience esta mañana haciendo un pequeño homenaje a don Miguel de Cervantes para conmemorar el 400 aniversario de su fallecimiento, y traer a colación estas palabras, por si se ajustan a lo que estamos debatiendo esta mañana y a lo que estamos hablando ante la presencia del señor consejero.

Señor consejero, esta mañana comparece ante esta Asamblea, evidentemente, para decir lo bien que van las gestiones en el aeropuerto internacional de la Región de Murcia, y debe entender que nosotros, los partidos de la oposición estamos aquí precisamente para criticar lo que consideramos que no se está haciendo del todo bien y con la transparencia suficiente, o bien, por dejación, no se ha hecho.

Se han tocado los dos aspectos, creo -es lo que tiene intervenir de último plato-, pero se ha tocado el aspecto jurídico y se ha tocado el aspecto económico, con lo cual muchas de mis consideraciones irán en repetición de lo que se ha dicho. Pero, discúlpeme, yo, como economista, indicarle que muchas veces es mejor liberarse de una mala inversión, aun perdiendo dinero, como creemos que va a suceder aquí, pues ya sabe que el aeropuerto de Ciudad Real se ha vendido por 56 millones de euros después de haber invertido los ciudadanos más de 450 millones de sus euros, por tanto esto supone una venta en un 13% del valor de la inversión. Ya que los gastos de mantenimiento y financieros de las instalaciones del aeropuerto de Corvera, que, aun sin estar en uso, pueden superar en torno a los 20 millones de euros anuales. Este Aeropuerto fue gestado desde el sector privado para explotarlo y gestionarlo con recursos del sector privado, y como anunció el señor Valcárcel, “no costaría un euro a las arcas públicas”. Unos años después, debido a una desastrosa gestión política, ya nos ha costado más de 250 millones de euros y la máquina registradora sigue sumando. Nos indican que para final del presente año se espera que empiece a funcionar. Nosotros le vamos a hacer una cuantas preguntas que consideramos son las que preocupan a los murcianos, y no vamos a hacer ya referencias al pasado, puesto que el pasado ya poca solución tiene; habrá que apechugar y atender al presente y atender al futuro.

Las preguntas que consideramos que preocupan son: ¿si hay acuerdo con AENA firmado y ratificado? Recordemos que AENA ya no es una empresa pública, como tal empresa, y que tiene que dar resultados. ¿Estarán dispuestos sus accionistas y consejo de administración a ratificar un acuerdo que les va a suponer pérdidas al menos durante los primeros cinco años de funcionamiento? Señor consejero, mire a ver si esto nos va a dar respuesta.

¿Hay un acuerdo con el Ministerio de Defensa para los planes de vuelo y así compatibilizar la seguridad de los tres aeropuertos?

¿Se producirán restricciones de vuelo por las áreas de seguridad de los aeropuertos de San Javier y Alcantarilla? A parte del de Alicante, que lo vemos más lejos, pero tenemos dos aeropuertos que pueden establecer restricciones de vuelo a los vuelos internacionales del aeropuerto de Corvera.

Y en cuanto a los temas económicos, ha hecho ya referencia pero nos tendrá que dar algunas cifras, ¿cuánto nos cuesta el contrato de mantenimiento y limpieza de las instalaciones anualmente, ¿si ya hay un contrato o ¿si se piensa gestionar ese tipo de contrato?

La seguridad ya nos ha explicaba que se hacía con los propios medios y recursos de la Comunidad Autónoma, pero eso también tiene un coste que hay que evaluar, hay un coste que nos tendrá que indicar. ¿Cuánto nos cuesta la vigilancia de dichas instalaciones?

Y, bueno, nos ha dicho que, según el Tribunal y según el informe de gestión, la formación y preparación de este personal para un aeropuerto que actualmente está cerrado, eran las adecuadas, que no es lo mismo que el aeropuerto esté en marcha. Así debe ser. Pero también sabemos que se ha convocado una plaza de jefe de servicios de seguridad que se realiza mediante libre designación. No sabemos si es en concreto para solamente el aeropuerto, porque si es solamente para el aeropuerto, ¿es necesario contemplar unos gastos superiores a los 100.000 euros para este puesto, que tiene como función vigilar unas instalaciones vacías y con una plantilla que me imagino que rondará entre las 15 y 20 personas? Por cierto, ¿se ha cubierto esa plaza, y con qué méritos?

Bien, estas son las preguntas que nosotros desde el punto de vista económico nos hacemos.

Nos preocupa, y lo ha apuntado el diputado Pedreño, el tema del coste. El coste es preocupante, que no nos siga costando dinero. Muchas veces es preferible hacer lo que ha hecho Ciudad Real, vamos a perder 400 millones pero no sigamos. Cada año, cada día que está cerrado el aeropuerto de San Javier nos está costando dinero. Y vamos a estudiar y a analizar cuál es el mejor método de gestión, quizá lo mejor es que el Gobierno regional no se meta en estos berenjenales, puesto que si el propio Estado se está saliendo de la propia gestión aeroportuaria, ferroviaria, etc, pues no nos meta-

mos nosotros en otras historias que nos pueden complicar, como bien se decía anteriormente, con unos costes y unas inversiones superiores.

Y de todo lo que hemos visto, como le dije ya anteriormente, le seguimos deseando mucha suerte, señor consejero, porque de su suerte y de su gestión depende que esta Comunidad, o que los murcianos no sigan pagando muchos costes que se han producido de manera indebida, y que ya le hemos dicho que ya se ha debatido en etapas y en comparecencias anteriores y que no vamos a volver a repetir.

Muchísimas gracias, señores. Y esperamos sus contestaciones, señor consejero.

SRA. LÓPEZ MONTALBÁN (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Gracias, señor Fernández.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Guillamón Álvarez.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ:

Buenos días, señora presidenta.

Señores diputados, yo, sinceramente, les diría que si les parece a todos, a este lado, al otro, podíamos hablar del futuro, porque el Partido Socialista viene en plan de “verdugo”, Berlanga, y resulta que parece que en lugar de escuchar la intervención que ha hecho nuestro consejero lo que ha hecho es una incitación para que nos flagelemos, para que sintamos la pena de cuando hacemos las cosas mal, pero eso es revisar y no nos lleva a ningún sitio, eso es un viaje a ninguna parte. Yo creo que lo mejor que hubiese sucedido aquí era que tanto ustedes como nosotros nos pusiéramos en la línea que marca el consejero, porque estamos hablando de futuro, no hablamos de pasado. Porque, señor López, para la intervención que ha tenido usted... nos recomienda la lectura del diario de sesiones, porque es un lugar recurrente, todo lo que se ha dicho aquí. Todo lo que ha dicho usted no presenta novedad alguna.

¡Hombre!, el señor Fernández si ha hablado de futuro, se ha preocupado por el futuro.

El señor Pedreño ha estado un poco truculento, porque en este mundo de tiburones cualquiera se tira al agua. Ni con el uno ni con el dos.

Pero yo creo que las intervenciones que han tenido los portavoces de Ciudadanos y Podemos, crítica, como no podía ser de otra manera, al Partido Popular, pero por lo menos ha sido una intervención de futuro, de mirar al futuro, de ir hacia adelante, de no hacer el viaje que hacen ustedes a ninguna parte y volver a recoger todos los lugares comunes, las cuestiones que marcan un discurso favorable para ustedes en contra del Partido Popular y que está basado en el no reconocimiento de que la crisis que ha habido aquí, con respecto al aeropuerto, nace en el año 2010 con la aprobación de un aval, ahora explicaré lo del aval porque el aval tampoco es tan malo, con 44 votos a favor y la abstención del señor Pujante, que hoy no está.

Pero insistimos en esa historia. Yo pregunto lo siguiente: ¿qué hubiese pasado en el año 2010 si el Partido Socialista y el Partido Popular no hubiesen aceptado el aval que exigía la concesionaria? No habría aeropuerto, para el aeropuerto y no lo hace. Ahora sí tenemos el aeropuerto, y aquí se habla constantemente de que hemos perdido 180 millones, de que nos va a costar a todos los murcianos, que queda muy bien hablar de esa manera porque eso es un lenguaje popular que llega muy bien a la gente, que vamos a perder... que estamos robándole a los murcianos 180 millones. Pero, bueno, si ustedes hubiesen escuchado con cierta amabilidad, con la que se debe escuchar en un parlamento de este estilo el discurso del señor consejero, en realidad lo que va a hacer el Partido Popular es que esos 180 millones se recuperen por la vía de poner el aeropuerto en marcha.

El aeropuerto hay varias maneras de gestionarlo, ¿no?, pues una gestión pública, directa, una gestión mixta, e incluso una concesión administrativa, que se lleva mucho, sobre todo ahora. Lo que pasa es que, claro, ustedes, sobre todo la parte más izquierda de la izquierda, el tema público es un tema que lo tienen por bandera: tarifa plana, todos los servicios tenían que ser públicos. Mucho más sencillo es reconocerlo, que se puede reconocer desde una derecha responsable, como es la nuestra, en el sentido de que hay cosas que, evidentemente, por su utilidad pública, por su interés social, pue-

den ser gestionados públicamente, pero hay otras cuestiones que por el beneficio que pueden provocar directamente al conjunto de la ciudadanía es la empresa privada quien mejor lo hace. Porque no olvidemos que las administraciones públicas no crean empleo, no crean riqueza, son el marco, o se limitan a ser el marco, para que otros lo hagan. Y la riqueza la tiene que crear, pues, probablemente, los empresarios en la mayoría de los casos, respetando que haya algún caso que el asunto puede ser público.

El señor López podía haber dicho la película esa de “Aterriza como puedas”, pero como estabas en la cuestión de Berlanga pues te has quedado de “verdugo”, sencillamente, pero nos podías haber dicho “Aterriza como puedas”, y eso es lo que estamos haciendo.

Tenemos una infraestructura que esta valorada, y el consejero ha contado todo a lo que se había comprometido. El consejero ha venido a hablar de litigios, ha venido a hablar de plan de liquidación, de seguridad y de custodia de las instalaciones del aeropuerto, ha venido a hablar de eso. Y luego ha venido a hablar del plan de negocios, que lo ha encargado a una empresa privada, que son los que saben, porque los funcionarios no tenemos el don de saber todo lo que hay que saber, hay que contar con la empresa privada. Eso les convendría a ustedes también, de vez en cuando... bueno, el Partido Socialista ha dado muestras de que cuenta con la empresa privada en múltiples ocasiones.

Entonces, el plan de negocio lo primero que ha detectado ¿qué es? ¿Hay negocio? Sí, hay negocio, el consejero ha hablado de seis o siete empresas mundiales que parecen que están interesadas en esta cuestión. Bueno, eso es lo primero. Segundo, ¿es viable un aeropuerto en la Región de Murcia? Pues viabilísimo, el aeropuerto de San Javier pueden recordar todos ustedes que hace diez años, siempre tenemos que hablar de la crisis, es un desastre esto, pues fue el décimo aeropuerto de España, tuvo dos millones de pasajeros. Entonces, esa cifra es una cifra optimista, porque se puede ofrecer a los operadores, se puede ofrecer porque en baja dice el señor consejero 2,5 millones y en alta hasta 3,5 millones, y luego, además, un conjunto de operaciones que han supuesto que el aeropuerto más que ser un mero aeropuerto solo es un centro de negocio, no lo olvidemos nunca.

Bueno, estamos hablando de esas cuestiones, pero se ha hablado de todas las posibilidades, ¿eh? Hombre, el que uno personalmente pueda decir que lo mejor es una concesión administrativa en un sitio de estos para que la empresa privada se pique, pues yo sí que lo puedo decir, pero eso lo decidirá luego el estudio de viabilidad que se haga. Puede ser, ya le digo, mixto, público, incluso con concesión. El estudio económico-financiero es lo que va a verificar estas cuestiones.

Y luego, además, en el tema penoso, que es un tema muy penoso el que hemos tenido con la sociedad concesionaria, con Aeromur, en realidad se ha dicho que ha habido once litigios, de los cuales diez se han resuelto favorablemente. Luego en eso también hay que pedir un poco de tranquilidad, en el sentido de que solo queda un litigio por resolver y se hará sin lugar a dudas.

Se han verificado los elementos, la torre de control, los *fingers*... en fin, todo, se ha verificado gracias a un auto, el auto judicial de marzo, que ha permitido entrar allí, en una infraestructura que es desde luego de pleno dominio de los murcianos, de la Administración.

Y ahora se está estudiando, lo ha explicado, el proceso de liquidación, la responsabilidad patrimonial de la Administración... todo eso es lo que se ha venido aquí haciendo, por eso yo siempre he pensado que ha faltado un poco centrarse en la cuestión y hacer críticas al discurso del consejero, porque aprovechar la oportunidad de volver a repetir otra vez lo mismo... Si estaba cantado, señor López, si usted no puede salir de ahí: que si el aval no lo firmaron ustedes, que si esto es una chapuza, que si esto es nefasto... pero me parece que la próxima vez se viene usted con el Diario de Sesiones y lo cuenta, porque es que no sale de ahí. Hay que mirar al futuro, o sea, en lugar de estar revisando constantemente y que nosotros, que el Partido Popular no tiene capacidad no tiene capacidad de autocritica, bueno, eso lo dice usted, yo creo que nosotros estamos haciendo autocritica constantemente, diariamente, y lo que pasa es que la diferencia de hacer autocritica y quedarse parado no es lo que está haciendo el Gobierno popular, el Gobierno popular lo que hace es hacer la autocritica y luego rectificar.

Bueno, por cierto, ya que está aquí el señor presidente, no sé si le he saludado al principio... ¿cuando yo he entrado en la tribuna estaba ya en su escaño? Buaafff, ¡vaya un futuro político que se...! He saludado a la presidenta... ¿Has tomado nota? Bueno, ruego al señor presidente que me dis-

culpe, porque no ha sido voluntario, en absoluto. Es más, incluso valga para reconsiderar mi mala conducta que le voy a felicitar por lo que ha propuesto usted, hablando de que terminamos ya con el modelo interventor este absolutamente nefasto que hay en España, donde el interventor tiene que estar siempre por delante pidiendo papeles y nos llevamos los meses, por el modelo anglosajón, es decir, “oiga, usted tiene buena voluntad, usted va a actuar”, como el consejero de Obras Públicas, va a actuar muy bien, y si lo hace mal ya le pondremos el inspector oportuno. Pero esto es cambio, esto es autocrítica y es avance hacia el futuro.

Se ha hablado de la deuda. Vamos a ver, siempre se dice “22.000 euros diarios”. Pues no es verdad, son 13.000, no es que esto sea para tirar cohetes pero son 13.000. Y luego, además, se ha reducido la deuda en 40 millones, y el resto del dinero de todos los murcianos, que teóricamente han tenido que pagar todos los murcianos, se va a recuperar mediante la explotación del aeropuerto. Y me atrevo a más, si no se recupera durante el período de explotación, durante el primer período, se recuperará en el segundo, pero se va a recuperar. ¿Por qué? Porque un aeropuerto... y el cuarto y el quinto, señor Tovar, especialista en recuperar proyectos interesantes para la Región, me apunta, me apunta... Los intereses han bajado, no sé si lo ha dicho usted, señor consejero, los intereses han bajado un 36%, lo digo... hombre, tampoco es para venirmos arriba, pero, bueno, para demostrar que en realidad no todo es nefasto en esto.

Y luego creo que, además, aquí el malo de la película, lo tengo que decir, no sé si será correcto o no, pero el malo de la película ha sido la concesionaria. La concesionaria en un momento determinado, cuando nos pone en el brete, ¿verdad?, de decir “o me pones tú los cuartos o paro”, y con el aeropuerto a medio construir hubo que tomar una decisión heroica, consensuada, honrada y participada, porque fue mediante 44 diputados. Echamos en falta en aquella época al señor Pujante, ¿no? Quizá, visto lo que hay por aquí, el señor Pujante no estaría de más que estuviera aquí.

En fin, el tema de seguridad, la verificación de todos los elementos, los vigilantes funcionarios públicos, que están vigilando, lo ha dicho el consejero, no son especialistas, digamos, en terrorismo, porque todavía no estamos expuestos a eso, pero sí son los mismos funcionarios que pueden tener especialización en la seguridad en otros temas de la Comunidad. Y no lo sé, lo único lamentar un poco que nos han cambiado la conversación, que tú estás hablando de una cosa y luego llega el otro y te cambia la conversación, pero no pasa nada. De todas maneras, señor Pedreño, le voy a decir que el *ethos* del Partido Popular ¿sabe usted cuál es?: el trabajo, la humildad y la voluntad de servicio.

Muchas gracias.

SRA. LÓPEZ MONTALBÁN (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Gracias, señor Guillamón.

Para contestación, tiene la palabra el señor consejero, señor Bernabé Pérez.

SR. BERNABÉ PÉREZ (CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS):

Muchas gracias otra vez, señora presidenta.

Señorías, señor presidente, buenos días.

Yo, con el mayor de los respetos, señor López y señor Pedreño, ustedes se han equivocado de día, hoy no es la comisión de investigación de Corvera, se han equivocado, de verdad. Hoy es la comparecencia, a petición propia, para hablar del presente y del futuro de Corvera, que es a lo que yo me he dedicado. Hoy hemos venido a que ustedes enjuicien la labor del Gobierno del presidente Pedro Antonio Sánchez y todos los pasos que hemos dado estos últimos meses y lo que tenemos por delante, pero si ustedes quieren que yo venga el día de la comisión de investigación, yo estoy encantado. Es que, de verdad, sus intervenciones son... Bueno, si es que todo es del pasado, y aquí, sinceramente, el presidente y su Consejo de Gobierno estamos para abrir el aeropuerto, para ponerlo en funcionamiento, para que traiga prosperidad a la Región de Murcia. Pero creo, bueno, insisto, que se han equivocado ustedes de día, lo cual tampoco me extraña, porque, sinceramente, acertar aciertan poco, pero, bueno, en su derecho están.

Voy respondiéndoles a las preguntas que ustedes me han hecho, faltaría más. La primera es que

por qué está cerrado el aeropuerto. Lo acaba de explicar el señor Guillamón, el aeropuerto está cerrado única y exclusivamente a día de hoy a causa del incumplimiento contractual de una empresa que se llama Aeromur, única y exclusivamente, y los tribunales -y les he citado nueve resoluciones judiciales consecutivas- están avalando que la Comunidad Autónoma ha obrado correctamente y dentro de la legalidad en todo momento, pero que ha habido una empresa que ha incumplido lo que tenía que haber hecho. Evidentemente, las responsabilidades hay que pedírselas, como se las pediremos, si así lo determinan los servicios jurídicos, a quien no ha estado a la altura de las circunstancias.

Y desde luego no comparto lo que comenta el señor López de que no hemos hecho autocritica. Estamos haciendo autocritica permanentemente, estamos adoptando decisiones, estamos cambiando el paso, estamos siguiendo todos los procedimientos necesarios para poder abrir el aeropuerto, y para eso ha habido que rectificar una línea que estaba en marcha. ¡Claro que hacemos autocritica! Pero, insisto, porque estamos persiguiendo el bien común de esta Comunidad Autónoma.

Me comentan varios de ustedes que no hemos hablado del aeropuerto de San Javier. Yo sí he hablado del aeropuerto de San Javier, pero, vamos, creo que hay un dato que debe abrirles los ojos definitivamente, por si aún no han sido capaces de enterarse. Vamos a ver, el aeropuerto de San Javier desde el año 2007 está perdiendo continuamente pasajeros, estaba en 2 millones y ahora está en 1, por desgracia para la Región de Murcia. Pero es que hasta el año de todos los récords del turismo en España, como fue 2015, en el que los aeropuertos de Aena subieron un 6% su volumen de tráfico, San Javier bajó un 2,5. ¿Y ustedes piensan que eso es porque San Javier es excelente? Son capaces, porque, desde luego, conociendo su percepción de la vida... Eso ocurre porque San Javier no está a la altura de lo que se precisa para el sector turístico. San Javier tiene unas limitaciones tan evidentes para el tráfico aéreo que solo un ciego no puede ver lo que es una evidencia: San Javier abre de lunes a viernes de tres de la tarde a diez de la noche. ¿Quién es competitivo con esas condiciones? Es que tenemos que ser un poco más serios en esta cuestión. San Javier no es el aeropuerto que necesita la Región de Murcia, lo tenemos que tener todos claro, la Región de Murcia necesita un gran aeropuerto, un aeropuerto que esté abierto 24 horas, que abra los 365 días del año, que no tenga ningún tipo de problemas. Aclaro yo una duda de todos ustedes, los pasillos aéreos de Corvera están autorizados desde hace años, no hay ningún problema de restricciones aéreas para volar a Corvera o desde Corvera, a ver si son capaces ya de entenderlo, ninguno, señor Pedreño, no niegue, ninguno, autorizados por el Ministerio de Defensa y por el Ministerio de Fomento, no existen inconvenientes de ningún tipo. AESA ha certificado ya el aeropuerto de Corvera para poder operar desde el mismo, no existe ninguna pega a ese respecto.

Y me dicen que no estamos dando información. Vamos a ver, si estamos dando hasta el céntimo, si les he contado hasta lo que nos está costando el aeropuerto, que empezó costándonos 22.000 euros diarios de interés hace tres años y que ahora estamos pagando ya 13.949 euros diarios, una bajada del 36%. Estamos explicando con total transparencia y rigor cuál es la realidad. Se han amortizado 45 millones de euros, se han pagado ya, del total de la deuda... ¡Y claro que queda un resto! Y otra reflexión a este respecto, señor Pedreño, que me preguntaba usted, vamos a ver, esto es una inversión en infraestructuras, ¿usted piensa que cuando hacemos una carretera recibimos algún retorno? ¿Nos paga alguien por hacer una carretera, una rotonda, algo que todos utilizamos todos los días? No, ni un céntimo. ¿Sabe usted cuál es la diferencia con el aeropuerto? Que aquí vamos a recuperar la inversión. Las infraestructuras que generan retorno son los puertos y los aeropuertos, porque cobran tasas por la utilización de las mismas. Y en el caso del aeropuerto internacional de la Región de Murcia, y así lo va a determinar los pliegos con el plan de negocio que aprueben nuestros técnicos, se va a contemplar cuál es el escenario para recuperar esa inversión. Por supuesto que se va a recuperar. Indudablemente, que nadie espere que 182 millones de euros se recuperen de un día para otro, harán falta bastantes años, pero por supuesto que se contempla, al contrario que el resto de inversiones que hacemos en infraestructuras y que van directamente a saco roto. Lo digo para que seamos todos conscientes de cuál es esa situación.

Sí coincido con usted en una cosa, señor López, ha dicho usted literalmente: “en 2009, cuando ya estábamos bien instalados en la crisis”. Ese era el año en el que hablábamos de que estábamos en la *champions*, de los brotes verdes y demás. Yo me alegro de que por fin haya un socialista sensato que

se haya dado cuenta de que en 2009 estábamos en crisis, y no como decía el entonces presidente, aquel que paró Camarillas, aquel que paró la autovía San Javier-Santomera, de cuál era la situación económica en aquel momento.

Sobre las preguntas que me ha hecho falta, la sentencia del desequilibrio económico es el pleito que queda por resolver, todos los demás, todos, uno detrás de otro, resueltos favorablemente conforme a los intereses de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

¡Ah!, por cierto, ha hecho usted una referencia a Pasifae, la consultora aeronáutica que ha trabajado en UTE y que está trabajando en UTE con Garrigues, que ganó el concurso público que se convocó al efecto, en plan así como un poco despectivo, en relación con Castellón. Estos son los señores que abrieron el aeropuerto de Castellón, señor López, no los que pusieron pegas, estos son los señores que llevaron el proceso de licitación de Castellón y que permitieron que se abriera al público. Creo que algo de confianza merecen, aparte, insisto, de ser marcas expertas y marcas acreditadas, o a estas alturas, si alguien duda de lo que es la capacidad de un bufete como Garrigues, pues, sinceramente, usted y yo somos del gremio, creo que no procede esa cuestión.

El tema de la seguridad. Les he explicado, les he leído el informe de la Dirección General de Patrimonio, al que por supuesto tienen ustedes acceso cuando lo deseen. Los criterios, aprovecho para responderles a todos, los marca Hacienda, los marca la Dirección General de Patrimonio, y lo que establece el Acuerdo Marco de Medidas de Seguridad para Edificios Singulares es que la seguridad se articulará por empresas privadas. Por eso es por lo que hay que licitarlo a través de un concurso público, como va a ser ahora, sin perjuicio de lo cual, en tanto en cuanto se desarrolle transitoriamente, los guardias de seguridad, los vigilantes de seguridad de la Comunidad Autónoma, están asumiendo el control y vigilancia y cuidado de esas instalaciones. No tengan ninguna duda que están haciendo su trabajo perfectamente. He visitado varias veces el aeropuerto, recibo informes a diario y me consta que hacen su trabajo con total diligencia y seguridad para los intereses del erario público regional.

Y luego, bueno, como ustedes están hablando del pasado, están ustedes sacando de continuo al Tribunal de Cuentas. ¿Saben ustedes qué año ha analizado el Tribunal de Cuentas? 2013. ¡Por favor, un poquito más de seriedad! Insisto, cuando ustedes quieran voy a la comisión de investigación y me tienen ustedes a su disposición para explicarles lo que sea, pero he venido a contarles la situación presente y futura del aeropuerto, hemos venido a que ustedes nos digan si el Gobierno del señor Sánchez está haciendo las cosas bien. No he escuchado una sola crítica a los pasos que hemos dado. Gracias, el que calla otorga. ¿O alguien se opone a que hayamos declarado la nulidad al gestor aeroportuario, a que hayamos hecho el inventario, a que hayamos hecho el plan de negocio o a que hayamos tomado posesión de las instalaciones? No, ¿verdad? Estamos de acuerdo. Les agradezco. No he oído ningún halago, sí unos buenos deseos por parte del señor Fernández, que le agradezco, pero, en todo caso, señores del PSOE y de Podemos, creo que deja bastante que desear lo que es su percepción y desde luego su actitud. Parece que a ustedes lo que les gusta es meter palicos en las ruedas. ¿Quieren ustedes que abramos el aeropuerto?, yo también les lanzo la pregunta. ¿Quieren ustedes que abramos el aeropuerto?, ¿están ustedes dispuestos a apoyar que abramos el aeropuerto?, ¿o vamos a seguir hablando, señores de Podemos, del tren del botijo o del palomar en Corvera? Claro, es que estamos hablando siempre de las mismas cuestiones. Nosotros defendemos el progreso de la Región de Murcia.

¿Saben ustedes lo que dicen los estudios, los últimos estudios, de hace unos meses, de la Cámara de Comercio, de lo que va a suponer el aeropuerto para esta Comunidad Autónoma? En los primeros 10 años un incremento del 6,7% del PIB, 1.800 millones de euros y 4.000 puestos de trabajo -la Cámara de Comercio, no el Gobierno regional-. Si trasladamos esos cálculos al largo plazo, al horizonte 2050, 35 años, se multiplica por dos esas variables. ¿Vamos a renunciar a eso, señores de Podemos y del Partido Socialista? Lo digo porque ha habido un grupo, Ciudadanos, que me ha preguntado por cosas para ir hacia adelante, y ustedes que solo están hablando del futuro, y creo, honestamente, que intentar entorpecer algo que es beneficioso para todos.

Señor Pedreño, me habla usted de los modelos de gestión y demás. Los he explicado antes. Principalmente hay cuatro opciones: venta, gestión directa por la Administración... Le pregunto cuántos aeropuertos conoce usted que los gestione directamente la Administración. Yo le digo, como el del chiste, uno o ninguno. No existe eso. ¿Por qué?, porque es un sector muy técnico, un sector muy es-

pecializado, un sector que requiere que haya una empresa tecnológica que sepa gestionar aeropuertos, y por eso es por lo que les he dicho, y he dicho públicamente, que la iniciativa privada tiene que estar presente. Y en esa iniciativa privada hay dos opciones: o una empresa mixta o una concesión administrativa. Pero entendemos que el socio tecnológico, el socio que sabe gestionar aeropuertos, el concesionario, el socio, o como vaya a ser la figura que vaya a estar presente, desde luego sea una empresa capacitada. Nosotros no sabemos gestionar aeropuertos, las empresas que se dedican a esos fines por supuesto que sí.

Hablaba también... bueno, si es que como solo estamos hablando del pasado, de la carta del secretario de Estado, del verano del 14. Esa carta se emite en un escenario abierto de negociaciones con Aeromur. Ya les he contado plan A, plan B, 2 de abril de 2015, les he contado todas estas cuestiones. No hay que tergiversar, cada cosa ocurre en su momento y cada momento tiene su razón de ser.

Luego también dice usted que AENA no piensa cerrar San Javier. Supongo que ha hablado usted ya con el presidente de AENA, con el señor Vargas, y se lo ha comunicado personalmente y demás. Lo digo porque son informaciones de las que carezco, me gustaría, si puede usted, que me facilitara esa información para ser conscientes de dónde estamos.

Y más cuestiones que ha ido usted comentando. Ya le he comentado el tema de los retornos cómo se hacen.

¡Ah!, el tema de los FEDER. Bueno, pues es igual, si es que seguimos hablando siempre de atrás. Informe del Tribunal de Cuentas de 2013. A día de hoy están prácticamente amortizados esos fondos FEDER, caso de que se produjera el cierre de las instalaciones de San Javier por AENA, como le he estado comentando.

Y ya también le he respondido a lo de los permisos para operar que existen, y solo una pequeña rectificación: Ciudad Real no costó 11.000 millones de euros. ¡Vaya tela!, tres veces el presupuesto de la Comunidad. 400 millones costó el aeropuerto de Ciudad Real, que, como usted sabe, acaba de ser vendido en pública subasta. Sí, señor Pedreño, 400 millones de euros. ¡Hombre!, lo ha dicho el juez, no me lo estoy inventando yo, en el concurso público de acreedores. Ya si quiere usted poner 11.000 millones de euros... eso es tres veces el presupuesto de la Región de Murcia para hacer una aeropuerto, parece un poco exagerado, pero bueno...

Y, señor Fernández, al principio le tengo que decir que me ha asustado usted cuando ha empezado con “El Quijote”, porque digo: vamos a seguir hablando del pasado. Pero, bueno, ya he visto que luego la intervención ha sido desde luego mucho más positiva.

El aeropuerto sí le tengo que negar que tenga un coste de 250 millones de euros. Las arcas públicas a día de hoy han asumido ni siquiera 182, fue 178 el préstamo que se asumió, porque había 4 millones en cuentas bancarias de Aeromur que se compensaron, fueron dedicadas a esos menesteres, sin perjuicio del carácter del proceso de liquidación pendiente y lo que tenga que salir del mismo.

Y en relación ya con las preguntas concretas que me ha formulado, ya le he respondido al tema del Ministerio de Defensa, las restricciones. Existen los pasillos, no existe ningún problema a ese respecto. Los costes de mantenimiento, tengo que decirles que el hecho de que ahora hayamos asumido transitoriamente esos costes también es beneficioso para las arcas públicas, y me explico. Aeromur no se ha cansado a lo largo de estos tres últimos años de decir públicamente que suponía un coste de 2 millones de euros mantener el aeropuerto. ¡Ojo al dato!, cuando en el año 2013 el Tribunal Superior de Justicia le otorga a Aeromur la posesión, el mantenimiento de las instalaciones, no es para que lo asumieran ellos el coste, sino que es un coste que expresamente se determinaba que se tenía que repercutir a la Administración a posteriori. Ahora veremos si son 2 millones, cuando se presenten las cuentas de liquidación, pero que desde el primer momento ese coste tenía que ser asumido por la Administración. Los números que está manejando ahora la Administración regional están en torno al millón de euros anual, la mitad de lo que dice Aeromur, y desde luego no pensamos estar, que nadie tenga ninguna duda, muchos años en posesión del aeropuerto, al revés, vamos a procurar que sea el menor tiempo posible, tal y como se verá con el próximo concurso que sacaremos públicamente a la mayor brevedad posible.

La cuestión de seguridad, le insisto, ya les he respondido, existe el acuerdo marco, fija unas condiciones, edificios singulares, estamos transitoriamente con nuestros guardias, pero seguiremos des-

pués con la iniciativa privada, con una empresa privada encargándose del asunto.

Le agradezco, sinceramente, sus mejores deseos, una vez más, y quedo, por supuesto, a disposición de todos ustedes.

Gracias.

SRA. LÓPEZ MONTALBÁN (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Gracias, señor Bernabé.

En el turno de intervención final, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor López Pagán.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, presidenta.

Bueno, mire, les voy a reconocer, señor Guillamón, señor consejero, que mi intervención ha sido sobre el pasado, es verdad, y crítica, sí. Y me dicen ustedes que no hable del futuro, pero si es que ustedes han dejado esto sin futuro, si es que son ustedes los que han metido al aeropuerto en la situación en la que está. Es que no se dan ustedes cuenta de que no podemos, aunque a ustedes no les guste oírlo, que son ustedes con sus acciones del pasado los que nos han traído a tener un aeropuerto con muchas dudas sobre su futuro. ¿Creen ustedes que debemos callarnos? Nosotros estamos sentados allí y ustedes aquí, esa es la diferencia.

Por tanto, no, no, no es una... me gustaría que usted hubiera venido aquí a decir: ya está abierto el aeropuerto. Bueno, usted ha arrojado incluso más dudas de las que yo tenía sobre lo que todavía queda por resolver para poder abrir el aeropuerto. Nosotros queremos que se abra, nosotros no vamos a poner ningún impedimento a que se abra, ninguno, todo lo contrario, podía estar abierto ya desde el año 2012 y estamos en el año 2016. O sea, es que ¿qué ha cambiado? Me dicen que el Diario de Sesiones... si es que no ha cambiado nada, si es que estamos en el año 2016. Yo no pongo en cuestión de que algunas de las decisiones que se han tomado en estos últimos tiempos no estén bien dirigidas: inventario, plan de negocio... Yo no he puesto en cuestión esto, consejero, ciertamente no tenemos ninguna información, pero no lo voy a poner en cuestión. El problema es que nos toca analizar, porque el contexto de las decisiones necesita su historia, ¿o qué vamos a hacer, tabla rasa? No podemos. ¿Saben por qué no podemos? Porque este debate nos está costando 15.000 euros, aquí encima, hoy, 15.000 euros por tener el aeropuerto cerrado, 15.000 euros todos los días. ¿Y de dónde sale el dinero?, de las ciudadanas y ciudadanos de la Región de Murcia. Entonces, ¿cómo vamos a hacer tabla rasa, cómo no vamos a criticar el pasado, si el pasado es lo que nos está perjudicando? Sería yo un irresponsable o estaría allí sentado si no lo dijera. ¿Eso significa que no queramos mirar la futuro? Sí, nos gustaría que el futuro no tuviera las nubes que vemos, y las estamos poniendo en su conocimiento por si les sirven de algo, pero no tenemos ninguna intención en poner ningún impedimento.

Se ataca a la empresa privada cuando se defiende a la empresa privada. La contradicción de echar la culpa a Aeromur de lo que está pasando. Resulta que fueron ustedes los que decidieron el modelo de que una empresa privada gestionara el aeropuerto en la Región de Murcia, no fue nadie más que ustedes, y ahora resulta que la única responsabilidad es de Aeromur.

Señor consejero, de algunas de las cuestiones que usted ha dicho aquí hoy me gustaría, si es posible, ciertamente habrá otra oportunidad, que nos precisara respecto de estos inversores de buena fe a los que ha hecho usted referencia, exactamente cuánto sería lo que nos podría costar, y sobre todo entiendo que esos inversores de buena fe fueron así incluidos en el proyecto porque la concesionaria lo decidiría, pero entendemos que esa fue una decisión de la concesionaria, por tanto no nos vinculará, entiendo yo, desde el punto de vista económico.

La historia tiene que ser tenida en cuenta, consejero, para no cometer errores. Nosotros calculamos, como mínimo, que este aeropuerto ya nos ha costado 310 millones de euros, si sumamos el coste de la construcción, las posibles compensaciones a AENA, los gastos que hemos hecho en accesos, las expropiaciones... Esto es lo que nos ha costado el aeropuerto, que hoy por hoy, como digo, está cerrado.

Nosotros no queremos ser agoreros, queremos mirar al futuro y nos gustaría mirar al futuro con limpieza y con claridad. Eso se lo seguimos pidiendo: transparencia.

Sí al aeropuerto, sí que abra el aeropuerto, pero que no nos cueste ni un solo euro público más, que no volvamos a tomar decisiones equivocadas, si es posible. Ya le he dicho antes, sean prudentes, porque esos errores, los errores del pasado, nos tienen en esta situación. Y nosotros no vamos a mirar para otro lado y vamos a estar vigilantes a que no se cometan más errores, porque esta sociedad nuestra no se lo puede permitir.

Muchas gracias.

SRA. LÓPEZ MONTALBÁN (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Gracias, señor López.

Por el Grupo Parlamentario Podemos, tiene la palabra el señor Pedreño Cánovas.

SR. PEDREÑO CÁNOVAS:

Muchas gracias.

Señor presidente, señora consejera, que antes no estaba, un saludo.

A nosotros nos encantaría una derecha responsable, señor Guillamón, nos encantaría. Usted dice: ¿qué hubiera hecho en el 2013 -creo que ha dicho-, cuando lo del aval...? Pues una derecha responsable, la derecha responsable que nos gustaría, lo que hubiera dicho es: “Orden del Ministerio de Fomento del 2003, por el cual se autoriza el aeropuerto de la Región de Murcia y se declara de interés general del Estado y se determina el modo de gestión de sus servicios, de tal forma que se reserva el Estado la gestión directa de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios estatales”. Una derecha responsable no se hubiera movido ni una coma de esta orden del 2003 del Ministerio de Fomento.

Están ustedes con esto del pasado, el futuro, que si unos miran al pasado, otros al futuro... Yo no sé a lo que se refiere. Tenemos historiadores en esta sala, incluso creo que tiene un buen historiador en su familia, señor consejero. El pasado nunca se va, siempre está en el presente, siempre, es imposible delimitar pasado, presente y futuro. El pasado siempre está en el presente y en el futuro, y ese ha sido el sentido de mi intervención. Queremos saber qué garantías hay para que no se vuelva a repetir el “Tiburón 2.ª parte”. Ese es el sentido de mi intervención.

Me parece muy bien que el aeropuerto de San Javier pierda pasajeros, tenga todas las delimitaciones que usted quiera... Si eso no lo puede contar a nosotros, pero a quien se lo tiene que contar y sobre todo convencer es a AENA, porque, insisto, la rentabilidad de ese aeropuerto internacional de la Región de Murcia va a depender muy mucho de la continuidad o no del aeropuerto de San Javier. En ese sentido, convenza a AENA, no a nosotros, convenza a AENA del desastre que es el aeropuerto de San Javier.

A nosotros nos gustaría conocer, y lo vamos a solicitar por escrito. De hecho el estudio de viabilidad, el nuevo estudio de viabilidad, del aeropuerto yo lo he conocido por ese informe reciente del Tribunal de Cuentas, que usted dice que habla del 2013. No, perdone, habla de hoy, y de hecho en una nota a pié de página dice que el estudio de viabilidad fue entregado en diciembre a su Consejería, que el Tribunal de Cuentas no dispone de ese estudio. Y yo añadiría: y los grupos de la oposición en este Parlamento tampoco disponemos de ese estudio de viabilidad. A mí, sinceramente, me gustaría conocerlo y de hecho es una de las cuestiones que le quisiera plantear y pedir por escrito.

Ha dicho, además, que se licitó por concurso público, ¡cuántas cosas novedosas!

Otra cosa que me gustaría solicitarle, si no ahora pero sí al menos por escrito, a mí me gustaría saber, tener desagregado en qué se van a invertir estos 400.000 euros que vienen en los presupuestos para mantenimiento del aeropuerto. Me gustaría saber las inversiones concretas a las que van destinados, y también se lo pediré por escrito.

Me gustaría mucho ver el estudio de viabilidad y me gustaría ver si se ha contemplado lo que, insisto, es una cuestión, a mi modo de ver, determinante, que es cómo impactan en la estructura de costes las restricciones del Ministerio de Defensa a los vuelos en la Región de Murcia, a los vuelos civi-

les. Me gustaría saber, por ejemplo, si esto se ha contemplado en el estudio de viabilidad.

Ustedes continuamente están diciendo esto de que ahora -parece que se han vuelto ustedes pro chinos- vamos a llenar aquello de... Si esto lo hubiera dicho un gobierno de Podemos ustedes nos llamarían de todo, pero como son ustedes los que exportan, los que están con la exportación a China, pues... Permítanme la ironía. Pero a lo que voy, que vamos a llenar China con las exportaciones de frutas y hortalizas de la Región de Murcia, y gracias a eso el aeropuerto internacional de la Región de Murcia... En fin, a mí lo que me gustaría saber es si ustedes están insinuando que vamos a tener vuelos intercontinentales. A mí me gustaría saber también si efectivamente va a ser así, y por ello también le voy a solicitar las características físicas de las pistas de vuelo, porque me gustaría ver si exactamente los anchos se corresponden con las necesidades de un avión que despegue llevando naranjas o brócoli a China. En cualquier caso, estas cuestiones se las voy a plantear por escrito, se las voy a solicitar, y también por mi parte y por parte de mi grupo parlamentario desearle mucha suerte, porque la va a necesitar.

Muchas gracias.

SRA. LÓPEZ MONTALBÁN (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Gracias, señor Pedreño.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, tiene la palabra el señor Fernández Martínez.

SR. FERNÁNDEZ MARTÍNEZ:

Gracias, señora vicepresidenta.

Bueno, señor consejero, gracias por su palabras. Tenemos un pacto de investidura, no de gobierno, ni queremos estar tan a favor, pero bueno...

Lo que tenemos, señor Guillamón, y es un poco por decirle simplemente para basarme en esto, en el pasado, y dejar este tema, el aval solamente tuvo un problema, se lo digo como técnico y conocedor del sistema. El problema que tuvo el aval es que los socios no lo firmaran, se asumió la responsabilidad total y completa por parte de la Comunidad Autónoma sin que los socios aceptaran su responsabilidad como inversores y como responsables subsidiarios de la inversión, porque si hubieran aceptado y firmado los socios todos los problemas judiciales y jurídicos que tendríamos ahora los hubiéramos eximido trasladando esa responsabilidad económica a esos socios que tenían que haber firmado ese aval. Pero como no firmó, la única responsabilidad es de Aeromur, que la única propiedad que tenía era la concesión administrativa y las instalaciones sobre ella realizadas.

En cuanto lo que ha dicho de la película “Aterriza como puedas”, nos gustaría aterrizar, pero nos gusta en cualquier vuelo aterrizar y despegar de una forma adecuada, aterrizar de una forma suave, que es como hay que hacerlo y aterrizar con el mínimo coste para todos. Sabe que son las dos maniobras más peligrosas en la aviación, el aterrizar y el despegar.

Y sigo dudando de la recuperación de la deuda del aeropuerto. ¡Ojo!, como economista también he de decirle que dudo de la recuperación directa de la deuda. No dudo ni creo que dudamos ninguno de la recuperación a futuro por los servicios que puede prestar y el valor añadido del PIB que puede crear en la Región o puede incrementar en la Región de Murcia, porque al final las infraestructuras también, que se ha dicho antes, crean riqueza no por sí solas, pero sí porque una carretera mejora las comunicaciones y mejora el transporte, ahorra a los transportistas y ahorra tiempo y, bueno, facilita la labor, ¿vale? Entonces, bueno, pues son temas técnicos.

También he reconocer que la concesionaria nos engañó, y me incluyo en la película. Era murciano, soy murciano y me considero engañado por la concesionaria, pero también he de decirle que nos dejamos engañar. No se pusieron los filtros adecuados para que ese engaño se redujera al mínimo.

Y, bueno, en cuanto a las respuestas del señor consejero, decirle que ha dado respuesta, entre las alusiones que yo le he hecho, excepto a lo del tema del jefe del servicio ese que se ha creado, que no sé si es exclusivo del aeropuerto o si es para todos los servicios de la Comunidad Autónoma, como

jefe de servicio de la Comunidad Autónoma.

Y que solamente nos cueste el aeropuerto vacío y nos vaya a costar un millón de euros también lo pongo en duda, respéteme, porque si consideramos todos los costes que lleva aparejados, pues posiblemente esa cantidad de un millón de euros anuales se quede corta. Lo que pasa es que, claro, habría que hacer contabilidad analítica y la Administración pública no está acostumbrada, y habría que acostumbrar a la Administración pública a realizar esa contabilidad analítica para analizar todos los costes que lleva aparejado el aeropuerto de la Región de Murcia.

También se ha dicho algo, y es que el aeropuerto de San Javier había decaído porque no la infraestructura es insuficiente. Discrepo, o discrepamos. Lo que no está realmente a la altura, por desgracia, y dicho por Exceltur, es el sector turístico en la Región de Murcia, y lo dice por un simple tema, por problemas de competitividad. Nos dice que somos la segunda región peor en el sector turístico por problemas de competitividad. Lo que tenemos que mejorar y lo que tenemos que hacer es que nuestro sector turístico mejore, que se afiance y que consiga un compromiso adecuado, y el aeropuerto seguro que tendrá más vuelos y seguro que mejorará su rentabilidad.

Muchas gracias, señor consejero.

SRA. PEÑALVER PÉREZ (PRESIDENTA):

Muchas gracias, señor Fernández Martínez.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Guillamón Álvarez.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ:

Buenas tardes, señora presidenta... El presidente se ha ido. No, iba a rectificar para reconducir mi futuro político. Bueno, pero se lo cuentan ustedes, señorías.

Iba a iniciar diciendo a todos los ponentes: no han entendido ustedes, no ha quedado claro. Pero lo ha explicado, un poco pesimista, el señor Fernández. Es verdad, si los 180 millones se van a recuperar. Vamos a ver, pongamos por caso, hay una concesión administrativa a una empresa que se hace cargo del aeropuerto -es un ejemplo, ¡eh!- y le cobramos un millón de euros por canon de explotación. Pues en 18 años habríamos recuperado el dinero. ¿Que es medio millón? Pues serían 36 años. Pero eso es una inversión que hay que mirarla a muy largo plazo. ¿Por qué? Porque el beneficio no directamente, señor Fernández, de recuperar esa cantidad, que se va a recuperar, sino la inversión, el beneficio que va a hacer a la Región es importante. ¡Qué es un millón de euros comparado con esto! El PIB turístico se va a incrementar en el 6,6% en los próximos diez años, lo que se traduce en un incremento de 1.791 millones de euros, que es la cifra de negocio del sector, mientras que los nuevos empleos asociados a la puesta en funcionamiento de la infraestructura ascenderán a 4.000, según los últimos estudios de la Cámara de Comercio. Entonces, con este panorama, con este horizonte, qué más da que tardemos 20, 30, 40 años en recuperar los 180 millones, que los vamos a recuperar.

Agradecemos al señor consejero de Fomento que haya acudido a la Asamblea a explicar lo que ha explicado, presente y futuro del aeropuerto. En estos diez meses de legislatura ha demostrado el Gobierno de Pedro Antonio Sánchez -no está aquí el presidente- que tiene una hoja de ruta clara para poner en funcionamiento el aeropuerto de Corvera, pronto y con las máximas garantías. Se dan los pasos acertados para recuperar las instalaciones. Las resoluciones judiciales, 10 de 11, avalan la actuación de la Comunidad Autónoma.

La Región necesita un aeropuerto a pleno rendimiento para mejorar su competitividad y el Gobierno regional lo sabe. Es por esta razón que está trabajando, sin pausa, en este sentido.

Las cifras que aporta el plan de negocio encargado por la Comunidad Autónoma nos dicen que el aeropuerto va a ser importante para el crecimiento económico. Anteriormente he dado unas cifras.

Yo si la oposición solo quiere mirar atrás... yo creo que estar instalados en ese viaje a ninguna parte con revisionismo permanente no es bueno. Yo cogería las últimas palabras del portavoz del Partido Socialista y diría "oye, que nosotros queremos un aeropuerto, que queremos ayudar", y hacer una crítica constructiva, en vez de estar diciendo "flagélese ustedes", di "no, mira, estáis por este

camino, pero si hacéis esto y esto lo vamos a mejorar”, porque esa es la verdadera labor de un político de la oposición, corregir al que yerra pero siempre pensando en lo que hay que pensar.

Interés general, pero, señor Pedreño, si en el año 2010 declaramos de interés general el aeropuerto está muy bien, ¿pero dónde están los cuartos?, ¿quién pone los cuartos? Estamos en el año 2010, estamos en el año en donde se paralizó Camarillas porque le faltaban 30 millones al Gobierno. ¿Lo declaramos de interés general y le decimos al ministro Blanco, me parece que era, don José Blanco: oye, mándanos 180 millones, que esto es de interés general? ¡Hombre!, eso no es.

Y voy a terminar en buen plan. Cuando ha dicho usted esa suposición, esa presunción de jolgorio por parte del Partido Popular, cuando estamos queriendo traer a 70 millones de chinos ricos y queremos llevar las mercancías en avión a China, que, en fin, que si hubieran sido ustedes, los de Podemos, que nosotros nos hubiésemos producido jolgorio. No, con China no, pero si hubiese sido Irán y Venezuela, con toda seguridad que sí.

Muchas gracias.

SRA. PEÑALVER PÉREZ (PRESIDENTA):

Muchas gracias, señor Guillamón.

En el turno de intervención final tiene la palabra el señor consejero.

SR. BERNABÉ PÉREZ (CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS):

Gracias, presidenta.

Lo que es la reflexión final que han hecho varios de ustedes: el aeropuerto ha costado 182 millones de euros. Pongo un ejemplo, ¿cuánto costó el nuevo superpuerto de Escombreras? Bastante más. ¿Duda alguien hoy de la rentabilidad de esa inversión? Y no está amortizada, queda mucho por pagar del superpuerto, pero el superpuerto trajo la nueva refinería de Repsol, las nuevas empresa que se están instalando en torno a la misma, y se va a ir amortizando a lo largo de las próximas décadas con los retornos que está produciendo esa actividad, pero es tal el beneficio indirecto, indirecto y directo, en generación de riqueza, en puestos de trabajo, que ha traído el nuevo superpuerto de Escombreras, que hace apenas dos días le dimos, además, el Premio Regional de Obra Civil -gracias, señor López, por asistir al acto- que creo que es que se nos escapa ese debate.

Sí, 182, en realidad 178 millones de euros. Los vamos a recuperar igualmente a lo largo de las próximas décadas, evidentemente, como el superpuerto de Escombreras, pero va a ser tal el volumen de riqueza que traiga a la Región de Murcia que eso es lo que tenemos que mirar y es lo que tenemos que avanzar. Les agradezco el tono de sus últimas intervenciones a los tres portavoces de la oposición, sinceramente. Señor López, especialmente: “impedimentos ninguno”. Gracias y también por los buenos deseos, porque creo que va a ser bueno, con independencia de a quien le toque gobernar, ¡si es que va a ser bueno para toda la Región de Murcia! Ahora lo que tenemos que hacer es entre todos sacarlo adelante y ponernos a trabajar.

Sí creo que tiene futuro el aeropuerto, sí lo creo, honestamente, por todas las conversaciones que tengo con agentes del sector... merece la pena pelear porque se abra y porque empiece a operar, porque, insisto, es un proyecto ya para siempre para la Región de Murcia y para traernos prosperidad a todos.

Está claro que las cosas no han salido como se quería. Para mí el culpable es Aeromur, sinceramente, ni Ramón Luis Valcárcel, ni Alberto Garre, ni los consejeros Ballesta, Sevilla o Campos, honestamente, creo que ninguno iba con la idea de que esto no saliera adelante. Todos quisieron arreglar el asunto y que saliera adelante, pero aquí la única parte que incumplió se llama Aeromur, y así lo han dicho los jueces. Por tanto no criminalicemos ni busquemos responsables, a unos responsables públicos que actuaron con la mejor de las voluntades y que únicamente pretendieron que la infraestructura pudiera empezar a funcionar cuanto antes.

Señor López, la pregunta que me ha hecho en relación con los terceros de buena fe del aeropuerto. Como le he comentado, son estas cuatro empresas que le he comentado, la de la energía fotovoltaica, que tiene la planta, la de los tanques de combustible, la de los halcones y la de la telefonía. Con

la ley en la mano, ellos han firmado con Aeromur, resuelto el vínculo con Aeromur nosotros no tenemos vinculación contractual con ellos, pero no podemos obviar que ahí hay cuatro instalaciones que se han hecho, que están allí, a beneficio del aeropuerto y que tienen una utilidad evidente, porque se está generando energía, son los tanques de combustible para los aviones, son los halcones y son las instalaciones de telefonía. Por eso es por lo que los técnicos jurídicos de la Comunidad Autónoma están estudiando cuál es la solución legal más apropiada. Insisto, y hablo ya a nivel personal, creo que son terceros de buena fe, han invertido allí un dinero y que habrá que darle una solución, una solución que por supuesto salvaguarde los intereses de la Comunidad Autónoma, faltaría más, por encima de todo, pero también hay que darle respuesta a los particulares, a los ciudadanos, en este caso empresas, porque ha podido tener un perjuicio derivado de esta situación.

Señor Pedreño, la Orden de 2003 que ha esgrimido ¡Anda que no ha cambiado la situación desde entonces en el panorama aeronáutico! Cuando se decía en 2003 que el Estado... el Estado entonces era AENA, también le digo, entonces AENA era cien por cien pública, pero sobre todo las directivas europeas que se han producido desde entonces han liberalizado el sector aeronáutico y hoy el panorama es muy distinto, 13 años después, a lo que se produjo en 2003. Pretender hoy volver al pasado... dice usted que el pasado siempre está presente, a las barricadas, camaradas... Podemos siempre volver a esa retórica pero yo le digo: vamos a abrir el aeropuerto, que es de lo que se trata, vamos a generar riqueza para los murcianos, vamos a traer bienestar a nuestra comunidad autónoma, y gobierne el que gobierne va a agradecer tener ese aeropuerto abierto. ¡Si eso es lo único que tiene que importarnos y lo que de verdad debe ser lo importante! ¿Vamos a seguir pensando si el aval, si Valcárcel hizo esto, o si el otro la lio más...? Con eso no avanzamos, con eso no progresamos, de esta otra forma sí, y por eso les digo, les animo, ayúdennos.

Toda la documentación que usted comenta que se ha enterado y que existe yo la he hecho pública en ruedas de prensa de Consejo de Gobierno, acompañado por la consejera portavoz, no nos hemos escondido en ningún momento. El inventario se hizo público, el plan de negocio se hizo público, están a disposición de todos ustedes. Si es lo que estoy diciendo, que nadie piense que va a encontrar nada distinto, y por supuesto los pueden examinar cuando lo consideren oportuno.

Me ha preguntado por las partidas de mantenimiento. Someramente, queda un poquito de tiempo, le indico ahora mismo cómo están los principales contratos. El de limpieza de edificios está adjudicado por seis meses a la empresa Urbis por 8.000 euros. El de mantenimiento está en proceso de contratación. La póliza de seguros, que cubre la totalidad de las instalaciones por 194 millones de euros, está suscrita con la compañía MAPFRE, a través de la mediadora Willis, por un período de seis meses, y el coste de la póliza es de 57.000 euros. La energía ya está dada de alta con Iberdrola desde el 12 de abril. El agua ya está dada de alta con Emuasa desde el 15 de abril. Telefonía y datos estamos haciendo la transición con la compañía suministradora. Instalaciones eléctricas, térmicas, etcétera, se está tramitando la autorización del gasto y la contratación plurianual por un período de dos años. Y finalmente, la navegación aérea y sistemas aeroportuarios, está suscrito inicialmente el primer contrato, de dos meses, con la empresa Emurtel, gasto de 8.000 euros por estos dos meses, por cada uno de los dos contratos, y que, evidentemente, todas estas cuestiones se irán prorrogando. Estamos ahora con contratos menores, de emergencia, para que vayan entrando y los mantenimientos básicos se produzcan, pero, como le digo, también sabiendo que va a ser una situación de interinidad provisional, en tanto en cuanto sale la nueva licitación y el nuevo gestor asume los mismos.

Le doy, igualmente, las gracias por sus buenos deseos para la puesta en marcha del aeropuerto.

Y, señor Fernández, la recuperación de la deuda del aeropuerto, vuelvo al principio de mis palabras, yo creo que se va a recuperar. Los estudios que están haciendo los economistas de la Comunidad Autónoma concluyen con que se va a recuperar, insisto, como el superpuerto de Escombreras, a lo largo de las próximas décadas el erario público recibirá esos retornos, pero mientras tanto todo lo que va a generar de riqueza creo que holgadamente cubre estas cuestiones.

Y le respondo, lo del jefe de servicio le aseguro que no es para la seguridad del aeropuerto, será algo en el organigrama pero nosotros no tenemos contemplado un jefe de servicio de seguridad en unas instalaciones, como le digo, estando preparando la licitación.

Señorías, muchísimas gracias a todos por su atención esta mañana. Me quedo con la segunda

parte de sus intervenciones, se lo digo honestamente, creo que hoy no veníamos a una comisión e investigación, que veníamos a hablar de la gestión del Gobierno de Pedro Antonio Sánchez y de todos los pasos que estamos dando para que a la mayor brevedad posible podamos abrir el aeropuerto. No duden que lo vamos a hacer, no duden de que va a ser bueno para la Región de Murcia, no duden de que este Gobierno se va a dejar la piel por sacar adelante esta infraestructura, e insisto, una vez abierta, esté quien esté aquí hablando, esté quién esté sentado en los bancos azules, lo va a agradecer. Ayudemos todos a que sea una realidad, no pongamos palitos en las ruedas, porque así es como no avanzamos y cómo los ciudadanos, algunos de los cuales nos acompañan hoy, seguro que eso no nos lo iba a perdonar nunca.

Muchísimas gracias a todos. Buenos días.

SRA. PEÑALVER PÉREZ (PRESIDENTA):

Muchas gracias, señor consejero.

[Moción sobre medidas en Radiotelevisión de la Región de Murcia para la ejecución de la sentencia sobre despido de trabajadores](#), formulada por don Víctor Manuel Martínez Muñoz, del Grupo Parlamentario Popular; don Rafael González Tovar, del Grupo Parlamentario Socialista; don Óscar Urralburu Arza, del Grupo Parlamentario Podemos, y don Miguel Sánchez López, del Grupo Parlamentario Ciudadanos.

Para la lectura de la moción tiene la palabra el señor secretario primero.

SR. FERNÁNDEZ MARTÍNEZ (SECRETARIO PRIMERO):

Gracias, señora presidenta.

“A la Mesa de la Asamblea Regional de Murcia.

Víctor Manuel Martínez Muñoz, portavoz del Grupo Parlamentario Popular; Rafael González Tovar, portavoz del Grupo Parlamentario Socialista; Óscar Urralburu, portavoz del Grupo Parlamentario Podemos, y Miguel Sánchez López, portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, presentan, al amparo del artículo 186 y siguientes del Reglamento de la Cámara, la siguiente moción para su debate en Pleno, sobre ejecución de sentencia sobre despido colectivo no ajustado a derecho en el ente Radiotelevisión de la Región de Murcia.

Moción: La Asamblea Regional de Murcia insta al Gobierno regional a realizar todas las actuaciones necesarias en Radiotelevisión de la Región de Murcia para ejecutar la sentencia de la Sala de lo Social del Tribunal Supremo de fecha 24.03.2015, en el sentido que más beneficie a las trabajadoras y trabajadores despedidos.

Cartagena, 8 de marzo de 2016”.

SRA. PEÑALVER PÉREZ (PRESIDENTA):

Muchas gracias.

Votos a favor. Bien, pues queda aprobada por unanimidad la moción.

Se han sustanciado todos los puntos del orden del día previstos para la mañana. Por lo tanto se levanta la sesión.