



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES COMISIÓN ESPECIAL DE INVESTIGACIÓN SOBRE LA LIQUIDACIÓN FALLIDA POR DAÑOS Y PERJUICIOS EN LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA REGIÓN DE MURCIA

Año 2024

XI Legislatura

Número 2

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2024

ORDEN DEL DÍA

- I. Comparecencia de don Luis del Rivero Asensio, expresidente del Grupo SACYR, sobre liquidación fallida por daños y perjuicios en la construcción y explotación del aeropuerto internacional de la Región de Murcia.
-

SUMARIO

Se abre la sesión a las 10 horas y 8 minutos.

I. Comparecencia de don Luis del Rivero Asensio, expresidente del Grupo SACYR, sobre liquidación fallida por daños y perjuicios en la construcción y explotación del aeropuerto internacional de la Región de Murcia (11L/SEIC-0203).

Para sustanciar el objeto de la comparecencia interviene el señor [Del Rivero Asensio](#).....19

En el turno general intervienen:

El señor [Martínez Baños](#), del G.P. Socialista.....22

El señor [Martínez Alpañez](#), del G.P. Vox.....24

La señora [Marín Martínez](#), del G.P. Mixto.....27

El señor [Martínez-Carrasco Guzmán](#), del G.P. Popular.....28

El señor [Del Rivero Asensio](#) contesta a las cuestiones que le han sido planteadas.....32

Se levanta la sesión a las 12 horas y 1 minuto.

SR. MARTÍNEZ ALPAÑEZ (PRESIDENTE):

Buenos días.

Muchísimas gracias, señorías.

Se abre la sesión de la Comisión Especial de Investigación sobre la Liquidación Fallida por Daños y Perjuicios en la Construcción y Explotación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

En tanto en cuanto no es una comisión al uso, sino que es una comisión de investigación, este presidente tiene la obligación de advertir que, según dispone el artículo 59 del Reglamento de la Cámara, reseñar que el Código Penal establece sanciones para aquel que pudiera faltar a la verdad en su testimonio. De igual manera, el invitado compareciente, [don Luis del Rivero Asensio](#), [expresidente del Grupo Sacyr](#), tiene todo el derecho a no declarar ante esta comisión de investigación aquello que no considere oportuno.

De acuerdo, asimismo, con las previsiones reglamentarias, el desarrollo de la sesión se realizará según los trámites del 193 del Reglamento de la Asamblea Regional. Sin ánimo de ser exhaustivo, indicar que habrá una primera intervención del señor don Luis del Rivero de 20 minutos; a continuación, los distintos grupos parlamentarios tomarán la palabra en el siguiente orden: Grupo Parlamentario Socialista, el Grupo Parlamentario Vox, Grupo Parlamentario Mixto y Grupo Parlamentario Popular; salvo el Mixto, que tiene seis minutos con cuarenta segundos, el resto tendrá intervenciones de diez minutos, para finalizar con una última intervención de don Luis del Rivero de aproximadamente quince minutos.

Indicarles que es intención de esta Presidencia que, si bien es cierto que han de cumplirse los tiempos así marcados, en tanto en cuanto la finalidad de esta comisión es investigar y aclarar ciertos asuntos, si algún interviniente decidiera sobrepasar el límite en un tiempo prudencial, tampoco creo yo que tengamos muchísimos problemas en ello.

Sin más, muchísimas gracias por su asistencia y le damos la palabra a don Luis del Rivero Asensio.

Muchas gracias.

SR. DEL RIVERO ASENSIO (EXPRESIDENTE DEL GRUPO SACYR):

Buenos días a todos.

Muchas gracias por la invitación a la comparecencia.

Yo quisiera hacer una puntualización respecto a lo leído. Yo no soy presidente de Sacyr, soy expresidente de Sacyr; y no soy presidente de Sacyr desde el 20 de octubre de 2011 por causas que en aquel tiempo pudieron ser más o menos tal, pero luego, toda una serie de hechos de gran actualidad ahora, como son los temas de Villarejo y tal, se puede comprender por qué fueron y por qué no fueron. Eso respecto a tal.

Yo, como ha leído el presidente, vuelvo a leer: Comisión Especial de Investigación sobre la Liquidación Fallida por Daños y Perjuicios en la Construcción y Explotación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia. Entonces, yo quiero hacer constar, bueno, he de decir claramente que yo fui presidente hasta el 20 de octubre del 11. Como era, además, el primer accionista, fui consejero dominical hasta el mes de abril de 2012, y por evidentes discrepancias con la empresa, con la dirección, y además, vuelvo a repetir, por temas que son ahora conocidos o empiezan a ser conocidos, y que están en los tribunales por el tema Villarejo, por el cual yo fui espiado durante largo tiempo. Uno de los casos tiene una cierta relación con esa época temporal, otro es anterior, en el caso del BBVA.

Y dicho eso, lo primero que tengo que decir es que yo ni viví ni comparecí en los tiempos en que se hizo esta liquidación, y se hizo por la gente que estuvo dos años después de mi salida como presidente, e incluso año y medio después de mi salida como consejero de la sociedad, como consejero dominical y ajeno totalmente a la gestión; no así de las fases que pudieran ser de su gestión y demás. Entonces, yo lo que sí que puedo decir es lo que yo conozco. Yo conozco que, primero, yo

soy de Murcia, como es evidente, y entonces hubo un tiempo en el cual Murcia tenía unas expectativas agrícolas más o menos satisfechas con el trasvase Tajo-Segura en aquel momento, y tenía otra expectativa, que era el desarrollo del turismo, y para eso se necesitaban buenas comunicaciones y servicio de agua para las urbanizaciones que pudiera haber.

Entonces, en ese grupo podríamos decir que la sociedad murciana, y así lo interpretó el Gobierno murciano de aquella época, afrontó tres temas. Uno era el AVE a Murcia; el otro era el aeropuerto de Murcia, y el otro era cómo tener agua para que si pudiera haber urbanizaciones, que esas urbanizaciones no se vieran frenadas por la no disponibilidad de los Canales del Taibilla de tener agua. Y esas tres acciones estaban dirigidas al desarrollo de la región, y, además, en la misma línea: el AVE, que más o menos conectara con Madrid; el aeropuerto internacional de Corvera estaba dirigido a traer el turismo, y lo que hoy se puede llamar la desaladora de Escombreras estaba dirigida a que hubiera agua suficiente, y que la falta de agua no fuera un freno para que ninguna urbanización pudiera sufrir no tener existencia. Y al mismo tiempo, había una cuarta que yo no he dicho antes, que es el desarrollo de la autopista Cartagena-Vera para poder llevar a toda esta zona, dotada de una temperatura magnífica y de unas posibilidades excelentes, para poder tener gente de Europa que pudiera vivir su jubilación, a partir de los 60 o 62 años, aquí. Y eran unos movimientos en los cuales se estaba.

Fruto de eso, centrándonos en el tema del aeropuerto, la forma en la que se podía hacer era mediante una concesión, y un grupo de murcianos, que más o menos eran seis empresas, la principal era Sacyr, que tenía un 60%; luego formaba parte el Grupo Fuertes, que era un grupo importante, y ahora lo es más; también estaba el Grupo Montoro, que había sido muy importante y lo sigue siendo, pero era importante en Madrid, y su arranque está en Fraymon, que era una de las empresas de hace 50 años más importantes de Murcia, que luego se vendió a Ferodo.

(...)

¿Así me escucha mejor? Bueno, de todas maneras, respecto a la comisión no se ha perdido mucho porque estoy hablando de los panes y los peces, porque ya he dicho que lo que es la liquidación pasa dos años después de que yo estuviera ahí, y no solo que estuviera, sino que hubiera salido, por así decir, cesado de la empresa que yo fundé. O sea, no es que era porque me tocaba, sino porque..., ¡eh! Entonces, es evidente que de ese tema no sé nada; pero sí que quiero poner en contexto las cosas de por qué se hizo y por qué se movió ese aeropuerto.

Entonces, realmente, el que estuviera en el Gobierno en aquel momento, que yo pienso que era el Partido Popular y que era presidente Ramón Luis Valcárcel, pensaron, yo creo que con buena lógica, que había que desarrollar esas cuestiones: el que hubiera agua en Murcia a través de desalación para que no hubiera problemas de que las urbanizaciones no tuvieran agua; que hubiera un aeropuerto que trajera el turismo internacional y que la Cartagena-Vera hiciera realidad que Murcia es la provincia no insular de España que tiene más costa. Y, por lo tanto, los que habíamos vivido de niños que, por ejemplo, la matrícula de los coches, que era la mejor estadística para medirlo, yo nací en el 49, y en el año 62 Murcia iba por el 36.000, y Alicante por el 30.000. Había gente que decía: bueno, es que algunos de Orihuela matriculan en Murcia porque les pilla más cerca. Bueno, pues los que habíamos vivido, como Murcia era con más producto interior bruto, aunque yo a los 13 años no medía el producto interior bruto, pero sí que veía las matrículas de los coches, y, entonces, a partir de ese momento, empieza a pasar una cosa. En el año 62, con la independencia de Argelia, los *pieds-noirs* llegan a Alicante y comienzan a venir franceses con la posterior autopista, y entonces se desarrolla el aeropuerto del Altet, y es lo que marca la diferencia de incremento y de progresión entre las provincias de Alicante y Murcia.

Entonces, yo creo que el presidente de aquel momento estaba haciendo unas cosas que me parecen correctas y me parece que eran interesantes, y en lo que pudiéramos, miembros de la sociedad murciana, aunque Sacyr no era una empresa murciana, pero sí, yo era uno de los tres fundadores y el primer accionista, y además era el presidente, y colaboré a que se hiciera una sociedad, que era Aeromur, en la que estaban, repito, aparte de Sacyr, el Grupo Fuertes, el Grupo, no Fraymon, porque Fraymon se había separado en dos herederos, pero Santos Montoro, que era el hijo mayor de don Francisco Montoro, el fundador de Fraymon. Luego estaba Cementos La Cruz, que era una sociedad muy importante, además conocía por Terrazos El Pilar, pero el que lo llevaba en aquel

momento era Antonio Ballester, que era ingeniero aeronáutico, y por lo tanto tenía conocimiento del tema. Luego había alguna sociedad más; una me parece que era de caramelos o de algo así. No me acuerdo cómo se llama la otra.

Entonces, esos fuimos, optamos y ganamos la concesión de ese aeropuerto, y luego vinieron problemas en la economía española del año 2008, y tal y cual, y se consiguió sacar adelante, pero formaba parte de un grupo de cuatro acciones que estaban con la idea de desarrollar y de poner en primera línea a la Región de Murcia. Hablo de línea económica. Y entonces, eso yo lo viví en la parte de ganar la concesión, como habíamos hecho antes con la concesión del Noroeste, de la autovía del Noroeste, del peaje en sombra. Sí, sí, sí, peaje en sombra quiere decir que vais a tener que pagar peaje, pero que os van a poner un cañizo para que paguéis. Bueno, pues, la autopista del Noroeste consiguió conectar con la parte más desarrollada de la región a Caravaca, a Mula, y fue, yo creo, un buen salto hacia adelante económicamente en esa zona. Esa concesión está a punto de terminar ya y yo creo que ha sido un éxito. A veces se oye decir: oiga, ha costado tanto. Mire, primero hay una cosa, y es que una cosa son los euros corrientes y otra son los euros constantes. Una cosa es tener la inversión, la explotación durante equis años, 20 o 25 años, y el mantenimiento; o sea, eso se entiende fácilmente: no es lo mismo comprar un piso al contado que comprarlo pagando durante 30 años, que te lo mantengan permanentemente. Y si sumas las pesetas constantes y las corrientes, bueno, pues eso era un poquito, porque a veces son cosas que se hicieron al mismo tiempo y se han criticado también.

Entonces, yo repito, del tema objeto de la comparecencia nada puedo decir. Si yo primero vivía en la oposición más dura de Sacyr, en la oposición más dura, ¡eh!, y ahora, yo no creía nunca que lo vería, pero luego, por circunstancias y tal, se ve la acción de Villarejo y tal, que ahora, el día 20 de enero comienza el juicio oral, que durará, tiene fijadas 45 sesiones para su desarrollo; luego vendrá el juicio oral del BBVA, y entonces se verá quiénes eran honorables a tope y quienes jugaban con la corrupción de la Policía y de algunos jueces o fiscales o lo que fuera. Eso se dirimirá. Pero lo que sí que está claro es que de cuál fue el desarrollo de las liquidaciones yo no tengo ni idea. ¿Qué es lo que yo puedo opinar sobre eso? Que los equipos jurídicos de la de la comunidad actúen de la forma que convenga a los intereses de Murcia y que no se dejen meter un gol; que actúen y que, dentro de la ley, obtengan las mejores condiciones para la Región de Murcia de ese asunto que no conozco. Y sin embargo, sí que, como murciano, creo que si sigue el aeropuerto así no va a dar ningún servicio.

Murcia es muy importante aeronáuticamente, tan importante como para coger donde se pone la academia de formación de los pilotos del ejército español se utiliza Murcia, pero no se utiliza ahora, desde 1945, la Academia General del Aire, sino que antes estaba la base de hidroaviones en Los Alcázares; o sea, toda la vida ha estado, por sus magníficas condiciones, muy relacionada con la aviación. Eso hace que fuera el sitio donde más pilotos y más vuelos había por gente más inexperta, que eran los cadetes que se estaban formando, y que, por lo tanto, era un obstáculo para el desarrollo aeronáutico, para el desarrollo de un aeropuerto civil, que era la forma de entrar el desarrollo turístico de dos tipos de gente: los que vienen en paquetes de 4 o 6 días a estar y, sobre todo, los que vienen a vivir 10 meses en la zona, que eso es una forma de exportar para un país.

Bien, dicho eso, repito: uno, no estaba en el tema y formaba parte de la oposición a los que lo hicieron, y a lo mejor hasta lo hicieron como lo hicieron porque lo consideraban como una cosa que yo hacía por apoyar a Murcia, porque era murciano, pero el caso es que eso, lo que deben hacer los equipos jurídicos de la comunidad de Murcia es apretar lo máximo posible; y en el otro lado, no pueden mantener el aeropuerto como está, porque si lo mantienen, tiene la explotación AENA, que es una empresa semiestatal, porque no es estatal, tienen el 50% el Estado, pero un 50% es privada, es una empresa semiestatal o semiprivada, como se quiera, cuyo interés es defender el aeropuerto de Alicante, que tiene 900 millones de euros invertidos allí, y este le importa más bien poco. Y por lo tanto, está en 16 millones de pasajeros, es el quinto aeropuerto de España. Los aeropuertos en España podemos decir que son, por pasajeros, primero Madrid —voy a hablar en números redondos—, con 60 millones de pasajeros al año; Barcelona, 50; Palma de Mallorca, 30; Málaga, 25, y el siguiente es Alicante, con 16. Y yo he vivido de niño, cuando era Rabasa y luego el Altet, y he vivido cómo las autoridades muy anteriores a las actuales, en 1949, ya pensaban hacer un aeropuerto en Alcantarilla.

Y tengo las fotos del presidente de la Diputación de entonces inaugurando el aeropuerto civil de Alcantarilla, que no avanzó; las fotos en las que figura el entonces capital Salas, que era el que luego fue director de la Méndez Parada, de la Escuela de Paracaidismo de Alcantarilla. Y esas características buenas para la aviación, incluso en tiempos de la República, de guerra, El Palmar también era un aeródromo. Siempre han tenido unas características excelentes. Pues teniendo esas características excelentes y teniendo el clima que se tiene, teniendo la superficie que se tiene, el mayor perímetro de costas de Murcia, era y es lógico tener un aeropuerto que funcione, y la única manera es sacarlo de AENA, que sea una concesión privada, porque los funcionarios no están para eso, los funcionarios están para controlar que las cosas se hagan bien, pero no para hacerlas como negocio, y yo creo que el aeropuerto, explotándolo como una concesión, incluso hasta los empresarios murcianos, a lo mejor hasta elegimos mal a los socios, porque, por ejemplo, gente de los Muñoces fundaron *Vueling*, que es una empresa muy importante dentro del Grupo IAG, donde está Iberia, entre ellas. Luego han fundado Volotea. Bueno, pues ahí hay gente como esa. Otra vez los Fuertes, o yo qué sé. Los que fueran, si están moviéndose con intereses reales de desarrollo del turismo en la región, pues el aeropuerto, si Alicante tiene 16 millones de pasajeros y Corvera 1,2, pues es que algo pasa. O sea, no es que haya ahí una raya, no es que haya un telón de acero o una temperatura distinta en Murcia que en Alicante. Yo creo que eso es una cosa que los que estaban en el poder en Murcia deben reconsiderar, rescatar o lo que sea. Y esa es una opinión, una vez más, personal, particular y la digo, ya que estoy aquí.

Y como más o menos he empleado mi tiempo de 20 minutos, pues quedo a su disposición.

SR. MARTÍNEZ ALPAÑEZ (PRESIDENTE):

Muy bien, muchísimas gracias, señor Del Rivero.
Tiene la palabra el Grupo Parlamentario Socialista.

SR. MARTÍNEZ BAÑOS:

Gracias, presidente.

Buenos días, señor Del Rivero, y, en primer lugar, agradecerle su comparecencia en este Parlamento. También agradecerle que nos haya ilustrado sobre lo que pasó en aquella época.

Respecto del objeto de esta comisión de investigación, decirle que, además de la parte que se refiere a la liquidación, también queremos saber, y es un apéndice que introdujo el Grupo Parlamentario Socialista, realmente qué le costó o qué le va a costar a esta comunidad autónoma la construcción del aeropuerto. Y en eso sí que creo que usted nos puede orientar.

Es cierto, y usted lo ha dicho, que, efectivamente, fue sustituido como presidente de Sacyr por don Manuel Manrique en octubre de 2011, pero participó activamente en todo el proceso de licitación, de contratación y de la construcción y explotación del aeropuerto de Corvera en favor de Aeromur.

Por cierto, aunque creo que lo ha dicho, pero no le he entendido muy bien, una primera pregunta que quería formularle es realmente en qué parte participó Sacyr de Aeromur, porque dependiendo de la fuente que consultes dan unos datos u otros. Creo entender, por lo que he escuchado, o me ha parecido escuchar, que era el 62%; pero bueno, ahora, si acaso, nos lo aclara.

Además, siendo usted presidente de Sacyr es cuando empiezan los problemas financieros en Aeromur, que dieron lugar a las demoras en el cumplimiento de los plazos para la apertura del aeropuerto. De hecho, rectifíqueme si lo que digo no es correcto, en el año 2009 Aeromur pidió auxilio a la comunidad autónoma, y esta aprueba en los presupuestos de 2010 un aval de 200 millones de euros en favor de Aeromur. La pregunta que quiero formularle es cuál fue el problema, señor Del Rivero, por qué tuvieron que pedir apoyo financiero a la comunidad autónoma.

Y digo esto porque Aeromur ganó el concurso para la construcción y explotación del aeropuerto en 2007. Yo supongo, porque también he estado en el sector privado y he estado licitando obra pública, que en su plica los socios debieron contemplar los medios financieros para la construcción y la explotación del aeropuerto. Y en este sentido le quiero formular las siguientes preguntas.

¿Con qué recursos financieros tenía previsto construir el aeropuerto Aeromur? ¿Podría decirnos que aportaron los socios de Aeromur para la construcción del aeropuerto? Me estoy refiriendo a qué aportaron los socios de recursos propios para la construcción del aeropuerto. ¿Fue usted quien negoció con la comunidad autónoma la aprobación del aval de los 200 millones de euros? También nos podría decir, si fue usted el que negoció ese aval, quién o quiénes fueron sus interlocutores por parte de la comunidad autónoma, y si analizaron, si Aeromur analizó si era rentable construir otro aeropuerto, teniendo en un radio de 75 kilómetros San Javier y Alicante.

Por cierto, otro tema que nos podría aclarar usted es el siguiente. En el último informe de liquidación que ha anunciado la comunidad autónoma, del que esta comisión todavía no disponemos, al menos no dispone de él el Grupo Parlamentario Socialista, dicen que dice que Aeromur tendría que haberse hecho cargo de 33 millones de euros de las expropiaciones de los terrenos en donde estaba construido el aeropuerto. La pregunta es: ¿pago Aeromur estas expropiaciones? Y si lo hizo, ¿recuerda qué cantidad abonó a los propietarios?

Señor Del Rivero, he escuchado algunas opiniones que apuntan, y usted ha indicado algo en este sentido, a que los desencuentros que dieron lugar a la rescisión del contrato tuvieron que ver con el cese de usted como presidente de Sacyr. Según estos interlocutores, con los que yo he podido hablar, la buena relación de usted con el presidente Valcárcel —me estoy refiriendo, lógicamente, a aquella época, no sé la que tienen ahora— habría resuelto las discrepancias, como lo hicieron con el aval de los 200 millones de euros en favor de Aeromur por parte de la comunidad autónoma. Nos gustaría conocer su opinión al respecto.

Yo desconozco si usted sigue siendo socio de Sacyr, y digo esto porque a partir de ahora mi intervención se va centrar en los años posteriores a su destitución como presidente de esta compañía.

Mire, tenemos bastantes líos con los números que nos ha ido facilitando la comunidad autónoma. En la primera liquidación que hizo la consejería —supongo que usted la conocerá, aunque sea por la prensa—, me estoy refiriendo a la Consejería de Fomento, en febrero de 2020, se dice que el préstamo que tuvo que suscribir la comunidad para hacer frente al aval era de, en unos casos dicen 182, en otros casos 180 millones de euros, y que el valor de las inversiones que había realizado Aeromur en el aeropuerto era de 143,7 millones de euros. Sin embargo, el señor Bernabé, en abril de 2017, siendo consejero de Fomento, dijo en sede parlamentaria que la comunidad se tuvo que hacer cargo de un préstamo de 178, es la cantidad que él fija, porque en el momento de la cancelación del aval en las cuentas de Aeromur había 4 millones de euros, y lo que nos sorprende más es que las valoraciones que había realizado la comunidad de los bienes muebles e inmuebles, cuando se hizo cargo del aeropuerto la comunidad autónoma, ascendían a 171,6 millones de euros. No sé si usted podría poner algo de luz sobre estas aparentes contradicciones.

Y por otra parte, ¿nos podría decir usted cuánto realmente le costó a Aeromur construir el aeropuerto?

Tampoco sé si usted podría aportar alguna información sobre la reclamación de julio de 2012 a la comunidad de 160 millones de euros para reequilibrar la concesión.

Mire, tras la adjudicación a Sacyr, o a Aeromur, mejor dicho, de este contrato en 2007, ustedes anunciaron que el aeropuerto llegaría a tener 9 millones de pasajeros en 2015 y hasta 14 millones de pasajeros en 2030, con una inversión de Aeromur prevista en torno a los 555 millones de euros. ¿En qué basaron estas previsiones, señor Del Rivero? ¿Qué pasó entre el optimismo de julio de 2007 y el pesimismo de julio de 2012?

Sinceramente, tengo que decirle, tenemos que decirle, señor Del Rivero, que no entendemos cómo ustedes, y me estoy refiriendo a Aeromur y a Sacyr, se metieron en un proyecto tan estratégico como este sin tener garantizada la inversión para la construcción del aeropuerto de Corvera. Al menos esa es la impresión que a nosotros nos queda.

Por cierto, también nos gustaría saber si usted, de alguna manera, participó en la idea de construir un aeropuerto paralelo al de San Javier; si usted, en fin, en sus conversaciones con el Gobierno regional de aquella época, en algún momento participo de esa idea.

¿Nos podría aportar alguna información —parece ser que ha dicho que no, pero bueno, yo le voy a hacerle la pregunta—, nos podría aportar alguna información de las negociaciones de Aeromur con

la comunidad entre septiembre de 2013, que fue cuando se inicia la orden de resolución del contrato, y la resolución definitiva de diciembre de 2014?

Voy terminando ya.

En fin, señorías, estamos ante un enorme fraude, como tantos otros que se han producido en nuestra región. Un aeropuerto del que dijo aquí, en sede parlamentaria, el presidente Valcárcel que no le costaría a la ciudadanía ni un solo euro, y del que el señor Bernabé aseguró en 2016 que, en el escenario más pesimista, en el más pesimista, tendría dos millones y medio de pasajeros en 2025 y tres millones y medio en el escenario optimista, y que, además, aportaría el 6,7% a nuestro PIB, a nuestra riqueza.

La realidad, señor Del Rivero, es que el aeropuerto, por lo que sabemos, por lo que intuimos, nos va a costar a las murcianas y murcianos más de 300 millones de euros, no ha creado ni un solo puesto de trabajo de esos 16.000 puestos que se dijo que se iban a crear, y en 2024, y aquí le tengo que corregir, no va a llegar ni siquiera a un millón de pasajeros. Esta es la realidad; no 1,2, ni siquiera va a llegar al millón de pasajeros. Lo dicho, un auténtico fraude, del que nadie se quiere hacer responsable.

Y termino con la pregunta del millón, por si usted nos la quiere responder. ¿Quién cree usted que es el responsable de este fraude a la ciudadanía?

Muchas gracias, y le repito el agradecimiento por su comparecencia esta mañana en esta comisión.

SR. MARTÍNEZ ALPAÑEZ (PRESIDENTE):

Muchísimas gracias, señor Martínez Baños.

Tiene la palabra el Grupo Parlamentario Vox. Por motivos ajenos a su voluntad, no ha podido asistir a esta comisión el portavoz de Vox, y entonces, si me autorizan sus señorías, yo mismo bajaré e intervendré por un período breve.

Gracias.

SR. MARTÍNEZ ALPAÑEZ:

Buenos días.

Muchísimas gracias.

Señor Del Rivero, muchísimas gracias, en primer lugar, por su asistencia a esta comisión de investigación, sobre todo teniendo en cuenta sus primeras advertencias en esta participación, que en todo momento se puede demostrar y se puede comprobar que toda la gestión en torno a la ejecución del aval e incluso la reclamación, etcétera, están en fecha totalmente ajena a su responsabilidad como presidente de Aeromur hasta el 20 de octubre de 2011, o inclusive como accionista.

Dicho esto, nosotros sí queremos hacer una puesta en situación del devenir de los acontecimientos de forma similar a como usted ha realizado. Estamos hablando de que se considera necesario, y eso es algo que políticamente tendría o no su consecuencia en términos de respaldo electoral, se considera necesario el impulso de la construcción de un nuevo aeropuerto, y una serie de empresas, y esto no se le puede reprochar absolutamente a nadie, consideran oportuno, evidentemente, quiero pensar que porque existe rentabilidad en el proyecto y también dadas las características de los distintos accionista y su vinculación directa o indirecta de ellos o de algunos de los accionistas de esas empresas con Murcia, deciden participar en este concurso, y definitivamente se gana. Este concurso no solamente estaba destinado a la construcción del aeropuerto, sino también a la explotación del mismo, y entonces eso puede llegar a justificar que una empresa como Sacyr, por ejemplo, vea una oportunidad de negocio lícito, coherente, normal, razonable, y que se presente a un concurso de este tipo; o sea, no haberlo hecho habría sido lo anormal.

Dicho esto, estamos hablando de una época en la que ya empiezan a atisbarse determinados problemas económicos. Estamos hablando de 2007, agosto de 2007, que ya es cuando *Lehman Brothers* cae. Ya estamos hablando de que la crisis económica financiera mundial empieza a despegar, y se entiende que los cálculos realizados en el proyecto, lógicamente, tuvieran que

rehacerse de alguna u otra forma. Y se entiende hasta tal punto, bueno, teniendo en cuenta que en el año 2010 España estaba en una profunda crisis económica, como la mayoría de los países occidentales, y en el año 2010, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, ante la situación económica adversa que llevaría, lo más probable, al incumplimiento, no por gusto —permítaseme decirlo así—, del contrato de construcción, puesta en marcha y explotación del aeropuerto, se planteara la inusual posibilidad de otorgar un aval a la empresa concesionaria, en este caso Aeromur. Digo inusual porque, si no recuerdo mal, y desde el Grupo Parlamentario Vox también insistimos en que no tenemos la documentación para poder analizarla, sobre todo lo que es la gestión del aeropuerto y la posterior liquidación, no es normal que la Administración pública, independientemente de que sea precisamente para una explotación pública o que sea para la construcción de una infraestructura pública, aunque también habría que tenerlo en cuenta, otorgue una garantía, renunciando a los beneficios de excusión o de división, como así se hizo, y sobre todo teniendo en cuenta que esta garantía está reconocida también, tuvo que ser, para poder otorgarse adecuadamente, tuvo que ser aprobada por esta Asamblea Regional, y fue apoyado el otorgamiento de esta garantía por todos los grupos parlamentarios de esta Asamblea Regional —según el Diario de Sesiones, donde así consta—; inclusive, tuvo que recibir una autorización expresa de la Comisión Europea, de la Unión Europea en general —permítaseme que no sea preciso por cuanto al organismo específico que expidió aquella autorización—, porque el otorgamiento de una garantía de este tipo suponía ayuda de Estado, y eso es algo que, lógicamente, va contra la competencia.

No obstante, quiero pensar que, tanto para la puesta en marcha del concurso para la construcción y explotación como, inclusive, para la valoración, pros y contras del otorgamiento de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia de la garantía, además de la rentabilidad social que la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, por muy buena intención que tenga, no sabe, o creo que no ha sabido medir en los últimos 30 años, seguro que habría una rentabilidad siquiera económica.

Y centrándome un poquito en el otorgamiento del aval, yo estoy seguro de que los técnicos de la Administración pública que iniciaron estos expedientes, inclusive también los políticos de aquel momento, pensaron que era peor que el proyecto cayera o que tuviera que paralizarse que el otorgamiento de ese aval, consistente en garantizar un préstamo para la culminación de la construcción y puesta en marcha de eso, del aeropuerto precisamente.

Ahora bien, teniendo en cuenta que el otorgamiento de este aval ha sido un expediente administrativo de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, yo estoy seguro de que, como en toda carta de aval financiera que puede haber, que cualquiera que haya relacionado con la banca estará medianamente familiarizado con ello, cualquier garantía lleva aparejadas o asociadas una serie de contragarantías, un contrato de contragarantías; es decir, el aval que otorgó la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, e insisto en que no estoy valorando la idoneidad o no de aquel otorgamiento en su día, estaría respaldado y estaba respaldado por una serie de contratos, entre otros, la formalización de una contragarantía; una contragarantía de la que no se ha hablado en los medios de comunicación. En los medios de comunicación no aparece absolutamente nada, que es la única forma que tenemos, hasta la fecha, de consultar el procedimiento del aeropuerto de Corvera, no se habló de nada de la responsabilidad posterior que tenía en caso de la ejecución del aval por parte de la banca a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia; ejecución que se produce en el año 2013, y está justificado económicamente también que la empresa concesionaria y que estaba construyendo el aeropuerto tuviera dificultades económicas, porque aquí, en España, en el año 2013 todavía estábamos en crisis, todavía estábamos en recesión, y aunque otros países de nuestro entorno ya salieron de esa crisis económica y ya estaban con varios trimestres de crecimiento positivo, aquí, en España, fue en el año 2012-2013 precisamente cuando empezaron a saltar todos los resortes de la banca, cuando la banca ya definitivamente se quebró, entre comillas, la estructura de cajas de ahorros, etcétera, y entonces, lógicamente, no podían atender a sus clientes, en este caso Aeromur, como buenamente merecían porque, entre otras cosas, los más necesitados era la propia banca en el año 2012-2013, que solo empezó a levantar cabeza en el 2014.

Entonces, es precisamente por eso, por toda la gestión, y teniendo en cuenta que en esta comisión de investigación a nosotros lo que más nos sorprende es que en el año 2007 se otorga la concesión,

en el año 2010 se otorga el aval, 182 millones de euros —no eran 200; 182 millones de euros. La diferencia es significativa— y en el año 2013 se ejecuta. Entonces, desde su perspectiva, y permítaseme que lo diga así, de persona de relevancia y de éxito personal y empresarial, si usted considera normal que en el año 2024, en el que estamos ahora, todavía estemos en ese proceso de reclamación de las cantidades satisfechas por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en el año 2013, suponiendo que existían contratos de contragarantía que permitían a la comunidad autónoma resarcirse de la posible ejecución del aval por parte de la banca. Si usted considera normal que hayan pasado más de once años y ese proceso no esté todavía cerrado. En este proceso, puede ser entendible en términos, lógicamente, económicos; pero podría ser incomprensible en términos sociales que la empresa Aeromur hoy tenga la situación económica que tiene, y lógicamente no se le puede reclamar absolutamente nada porque es una empresa que ya está en quiebra, lo cual es lógico y normal, digo, en términos financieros.

Entonces, yo no puedo pedirle mucho más, dado que no tiene usted responsabilidad alguna con relación a toda la gestión de la ejecución del aval y de la reclamación, etcétera, pero sí, desde una perspectiva empresarial, desde una perspectiva de lo que la gente conoce en la calle, si considera, como digo, adecuado, falta de diligencia, podríamos atrevernos a decir, que, ejecutándose el aval en el año 2013, no se haya producido ninguna solución de contraprestación por parte de la comunidad autónoma definitiva (porque se han hecho intentos fuera de tiempo en todo momento) para la reclamación de eso; y, como usted ya ha atisbado que la gestión actual del aeropuerto por parte de AENA no es la óptima, si consideraría o si es tan amable de hacernos alguna reflexión acerca de si el proyecto inicial, aquel proyecto de 2007, en el que la empresa Aeromur consideraba oportuno no solamente construir el aeropuerto, sino también explotarlo, si aquel proyecto puede ser, no digo retomado, o sea, retomado por cuanto a los números, si pueden rescatarse los números —porque cuando una empresa de este calibre, con los socios de este calibre, considera rentable entrar en el proyecto de explotación, más allá de la mera construcción, es porque aquello tendría que salir rentable—, si esa rentabilidad potencial estimada en el año 2007 puede ser realizable a fecha de hoy, en el año 2024, desde su perspectiva, como digo, personal, basada en su experiencia, o eso ya es una utopía que tenemos que abandonar por completo.

Por último ya, sencillamente, darle las gracias, reiterarle el agradecimiento del Grupo Parlamentario Vox por su disponibilidad y por ofrecernos una luz de largo plazo ante lo que hoy consideramos que podría llegar a ser un despropósito político en esta Región de Murcia.

Muchísimas gracias.

SRA. FERNÁNDEZ SÁNCHEZ (VICEPRESIDENTA):

Gracias, señor Alpañez.

SR. MARTÍNEZ ALPAÑEZ (PRESIDENTE):

Muchísimas gracias.

Informar a todos los miembros de esta comisión especial de investigación que el Grupo Parlamentario Mixto ha presentado hoy una solicitud de cambio de representante en esta comisión de investigación. En base al artículo 46 del Reglamento, los miembros de una comisión de investigación son insustituibles, no pueden ser intercambiados los unos por los otros. No obstante, en tanto que se ha registrado la solicitud de cambio de portavocía en esta comisión de investigación, yo creo que entendemos que no tiene que haber ningún problema en que la diputada del Grupo Mixto, María Marín, que solicita por parte del Grupo Mixto ser la representante en esta comisión de investigación, tome la palabra e intervenga por tiempo de seis minutos y cuarenta segundos, según establece el Reglamento.

Muchas gracias.

SRA. MARÍN MARTÍNEZ:

Muy buenos días a todos y todas.

Muchísimas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señorías.

En primer lugar, darle los buenos días, señor Del Rivero. Le agradecemos enormemente que esté esta mañana aquí con nosotras en esta comisión de investigación, que se ha puesto en marcha, y me gustaría recordarlo, a raíz de la solicitud que presentó Podemos en esta Asamblea Regional.

Lamentablemente, por esta comisión, en principio, parece que no van a pasar los principales responsables políticos del pufo del aeropuerto de Corvera y de su liquidación fallida, porque lo cierto y verdad es que ni Partido Popular ni Vox, y la verdad es que tengo que decir que tampoco el Partido Socialista, por aquello de agilizar, consideraron conveniente incluir en el listado de personas comparecientes a los señores Ramón Luis Valcárcel, Alberto Garre, Pedro Antonio Sánchez o al propio señor Fernando López Miras. Una vez más, creo que en estas cuestiones, en cuestiones de fondo, en cuestiones de calado, en cuestiones que en un momento dado pueden implicar, pudieran implicar cualquier tipo de corrupción, se demuestra que solamente Podemos tiene un verdadero interés en llegar al fondo de este asunto.

Desde nuestro grupo parlamentario, señor Del Rivero, le damos las gracias por su comparecencia, porque con ella, desde luego, desde mi grupo parlamentario lo que le podemos decir es que demuestra al menos tener bastante más valentía que otros, que han dado órdenes a sus partidos para evitar a cualquier precio el sentarse aquí y dar la cara y explicarnos su versión. Por tanto, en ese sentido, le vuelvo a agradecer su presencia en esta Cámara.

Pero la verdad, señor Del Rivero, es que, siendo, por supuesto, importante su presencia esta mañana aquí, no es fundamental para el caso que nos ocupa. Y no es fundamental porque, como ya usted mismo ha comentado en su discurso, salió de Sacyr Vallehermoso en octubre de 2011, si no tengo mal la fecha, y no es hasta el 13 de septiembre de 2013 cuando el Gobierno de la Región de Murcia decide rescindir el contrato de adjudicación del nuevo aeropuerto de Corvera a Aeromur.

Era entonces presidente de la comunidad autónoma el señor Ramón Luis Valcárcel, y a él nos hubiese gustado muchísimo preguntarle por qué dejó pasar ese plazo de tres meses que tenía para reclamar la liquidación, si consideraba el señor Valcárcel que había un incumplimiento de contrato. A él y a todas sus sucesores al frente de la comunidad también, puesto que no lo hicieron hasta seis años después, cuando ya Aeromur se encontraba en liquidación y bajo administración concursal.

Estos, creemos nosotros —señor Del Rivero, no sé lo que pensará usted—, son los primeros que deberían estar aquí, hablando del tema y, no sé, ofreciendo sus versiones, por lo menos, ¿verdad? Pero ya que está usted aquí en esta comisión, como le digo, que ha tenido la valentía y la amabilidad de acudir, también le quiero hacer una serie de preguntas.

Señor Del Rivero, el 27 de enero de 2009, usted visitó las obras del aeropuerto junto al señor Valcárcel y su entonces consejero de Fomento, el señor José Ballesta. Entonces nos dijeron que el aeropuerto iba a tener tres millones de pasajeros al año, ampliables a seis millones. La realidad es que el año pasado no llegó ni a un millón de pasajeros. También decían ustedes entonces que iba a dar trabajo a unas 20.000 personas; hoy apenas trabajan allí un centenar de personas. Desde Corvera también iban a aterrizar y a despegar hasta 16 aviones por hora, y la realidad es que ayer hubo cuatro vuelos en todo el día, dos salidas y dos llegadas.

Señor Del Rivero, la primera pregunta que le quiero hacer es cómo fallaron tanto sus previsiones, en gente que se supone que sabe del tema, que conoce el sector supuestamente. ¿Cómo pudieron fallar tanto sus previsiones? Y lo más importante, ¿por qué cree usted que tiene que pagar la ciudadanía de la Región de Murcia con su dinero por sus errores y por los errores de los señores Valcárcel y Ballesta? ¿No cree usted que sería más justo que respondieran ustedes y sus empresas con su patrimonio?

Señor Del Rivero, usted no estaba en Sacyr cuando el Gobierno del señor Valcárcel rescindió el contrato, pero sí cuando negociaron el aval de 182 millones, por el que la comunidad autónoma se comprometía a asumir todos los riesgos de la operación del aeropuerto —y si me equivoco en alguna

fecha, le ruego, por supuesto, que usted me lo comente—. Con el tiempo se ha demostrado que aquello fue un negocio redondo para los socios de Aeromur, pero una muy mala decisión para las arcas públicas de la comunidad autónoma; en definitiva, una muy mala decisión para las arcas de la comunidad autónoma que repercute, que a día de hoy sigue repercutiendo en la gente de esta región, que aún seguimos pagando ese aval; en concreto, los ciudadanos y ciudadanas de la Región de Murcia, con nuestro dinero público, con nuestro trabajo, con nuestro esfuerzo, vamos a pagar 22 millones de euros solo este año.

Dígame una cosa, señor Del Rivero, si usted hubiera estado en el lugar del señor Valcárcel, ¿hubiera usted firmado ese aval? Contésteme, por favor, a esta pregunta. Si hubiera sido usted un ciudadano corriente más de esta región, un trabajador de a pie de la Región de Murcia, ¿hubiera estado de acuerdo con esa decisión?

Señor Del Rivero, usted es un empresario, un empresario de renombre, un empresario de éxito. Si un empresario comete un error y provoca pérdidas en su empresa por valor de 182 millones de euros, ¿a que eso tiene consecuencias inmediatas, señor Del Rivero? ¿Qué consecuencias cree usted que debería tener para el señor Valcárcel este pufo que ahora tenemos que pagar todos los ciudadanos y ciudadanas de la Región de Murcia? Las decisiones que tomó entonces, cuando era presidente de la comunidad autónoma, el señor Valcárcel, ¿no cree usted que son muy parecidas a las que la empresa privada consideraría un caso de administración desleal? ¿No cree usted que es una decisión semejante, que en una empresa privada se hubiese considerado un caso de administración desleal?

Si por el asunto de la desaladora de Escombreras le piden al señor Valcárcel once millones, perdón, once años de cárcel, ¿cuánto cree usted que deberían pedirle por este asunto del aeropuerto?

Y una última pregunta, señor Del Rivero, una pregunta que me gustaría que me respondiera usted como un ciudadano más de esta región que es. ¿Cree usted que el señor Valcárcel podría aclararnos las dudas que usted, lógicamente, no nos ha podido resolver esta mañana? ¿Cree usted que sería positiva la comparecencia del señor Valcárcel en esta comisión? Y si es así, y ya es mi última pregunta, señor Del Rivero, ¿por qué cree que tantos años después el Partido Popular sigue protegiendo a este señor, que debería estar aquí dando la cara y las explicaciones pertinentes?

Nada más, volver a darle de verdad, de corazón, las gracias por haber venido a comparecer esta mañana.

Muchísimas gracias. Nada más.

SR. MARTÍNEZ ALPAÑEZ (PRESIDENTE):

Muchísimas gracias, señora Marín.

Tiene la palabra el Grupo Parlamentario Popular, señor Martínez-Carrasco.

SR. MARTÍNEZ-CARRASCO GUZMÁN:

Gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor Del Rivero, por acudir esta mañana a esta convocatoria que se le ha hecho desde esta comisión de investigación, cuyo objeto es la investigación sobre la liquidación fallida del aeropuerto.

Ya expusimos nosotros, en la defensa de la iniciativa que tuvo lugar en la sesión plenaria, que creíamos que no tenía sentido aún, puesto que es un procedimiento que está abierto. Por tanto, nosotros, particularmente, no lo definimos todavía como una liquidación fallida, puesto que se están agotando todos los recursos posibles para defender los intereses generales. De hecho, ha manifestado usted aquí, ha recomendado que los servicios jurídicos de la comunidad autónoma luchan con todos los medios de los que dispongan por la defensa de los intereses generales de la Región de Murcia. Por eso, como entendemos que es un proceso que sigue abierto, tampoco entendemos muy bien por qué esta comisión.

Decía usted en su intervención y también manifestaba que no sabía muy bien por qué venía esta mañana. De hecho, su comparecencia fue propuesta, creo recordar, tanto por el Partido Socialista

como por Vox; nosotros no nos opusimos, nos pareció bien. Es verdad que teníamos ciertas expectativas esta mañana por conocer qué podría aportar, pero no por nada, sino por el motivo que usted ha expresado, que es, precisamente, porque desde el año 2011 ya ha dicho que usted no participa, no ha participado en todo este proceso.

Dicho esto, esta introducción, creemos que las infraestructuras juegan un papel fundamental, eso es evidente, ayudan a propiciar el desarrollo económico y la reducción de las desigualdades que existen entre distintas comunidades autónomas. Ese sería un poco el objeto de la ejecución de estas infraestructuras. Es verdad que la escasez de recursos públicos, particularmente en la Región de Murcia, nos obliga a ser muy reivindicativos con la Administración central; también nos obliga a ser muy imaginativos, y también a potenciar la colaboración público-privada. Hacía usted mención, precisamente, a la autovía del Noroeste, la cual yo disfruto todos los días, puesto que resido en Caravaca, y, efectivamente, más allá de evaluar el coste de la propia infraestructura, hay que ver las oportunidades que ha generado y las posibilidades de que comarcas como la del Noroeste no se queden aisladas del resto de la región.

Como digo, al final, el objetivo de estas infraestructuras es hacernos más competitivos, más atractivos para otros ciudadanos, hacernos la vida más fácil y, por tanto, hay una decisión política que es la apuesta por la mejora de las infraestructuras existentes y la ejecución de aquellas que no tenemos. Y, de hecho, eso nos lleva a reivindicar, por ejemplo, mayores frecuencias en el AVE Murcia-Madrid; nos obliga a ser reivindicativos en el AVE a Cartagena y Lorca, a exigir las cercanías, a exigir más autovías, el desdoblamiento de algunas de ellas, a exigir El Gorguel, a luchar por el Corredor Mediterráneo, a luchar por las zonas de actividades logísticas y, por supuesto, llevan también esas decisiones políticas a la creación del aeropuerto en la Región de Murcia, que se sacó a licitación, en la cual apareció una propuesta que se adjudicó a una concesionaria, que era Aeromur, que adquirió unos compromisos; compromisos que, por supuesto, comprometían (la firma de todo contrato compromete a ambas partes), pero que en un momento concreto, es cierto y ya se ha manifestado aquí, evidentemente por razones de la situación económica que se atravesó por el año 2007-2008, la concesión al solicitar el precurso de acreedores, y puesto que existía un riesgo evidente de que las entidades financieras ejecutaran el aval concedido por la comunidad autónoma, eso obligó a la Administración regional a tomar cartas en el asunto. Y nosotros consideramos que eso es un acto de responsabilidad, y es lo que nosotros queremos poner en valor. Porque si estamos hoy aquí es precisamente porque hubo que tomar cartas en el asunto. De ahí que cuando ya es manifiesta la imposibilidad por parte de la concesionaria de cumplir el contrato, el objetivo prioritario del Gobierno regional es poner en marcha una infraestructura que, quienes la hemos visitado, y además la visitamos porque ya se constituyó otra comisión de investigación en el año 2015 o 2016, no recuerdo ahora muy bien, pudimos verla, y vimos que era una extraordinaria infraestructura.

¿Pero qué se ha encontrado la Administración desde entonces? ¿Colaboración por parte de la concesionaria?, ¿o se ha visto con una obstaculización continua? Vamos a pensar que los motivos que llevan a la concesionaria a obstaculizar esta liquidación pudieran ser por su propia estrategia de defensa, que es legítima, evidentemente, pero que va en contraposición con los intereses legítimos de la comunidad autónoma para defender los intereses generales. Pero todo ello lo que ha supuesto ha sido obstaculizar, retrasar, paralizar o ralentizar toda acción que el Gobierno regional ha querido activar y poner en marcha.

Hoy, afortunadamente, tenemos un estupendo aeropuerto, al que, efectivamente, tenemos que sacarle el máximo partido. Decía usted en su intervención que habría que repensar cómo habría que participar desde el Gobierno regional, en un aeropuerto que entiendo, y quisiera saber también cuál es su opinión sobre qué le parece esta infraestructura, que usted lo vinculaba a que, puesto que está con AENA, y evidentemente a AENA le interesa más defender los intereses del aeropuerto de Alicante, entre otros; pero es que nosotros, que pudiéramos también coincidir en esas cuestiones, creemos que lo primero que habrá que hacer es resolver la liquidación, que es en lo que estamos, porque es un proceso, insisto, que se encuentra abierto.

Nuestro papel en esta comisión no puede ser el mismo de la oposición, evidentemente. Nosotros vamos a defender y no renunciamos, por supuesto, a la máxima transparencia, no renunciamos a

reclamar y exigir a la concesionaria hasta el último euro, puesto que, además, es lo que viene haciendo el Gobierno regional. Se han interpuesto muchísimas demandas y son numerosas las sentencias que han dado la razón a la Administración regional; pero eso no implica que en paralelo no hagamos todo lo posible por hacer que nuestro aeropuerto pueda hacernos despegar a la Región de Murcia. Aquí, evidentemente, no esperamos a la oposición.

Pero, como decía al principio, esta comisión sido constituida para tratar sobre la liquidación del aeropuerto. Ese es el objeto de la comisión. Decía el señor Martínez Baños que se introdujo por parte del Partido Socialista. Yo lo he estado viendo y no lo he localizado, pero el objeto que certifica la secretaria de la Mesa, que lo estaba viendo ahora, es este, es el de la liquidación del aeropuerto. Y no pasa nada, y aquí estamos para eso, y nosotros vamos a actuar con responsabilidad, y lo dije también yo en mi intervención en el Pleno.

Pero aquí sí quería manifestar dos cuestiones. Una, que se acordó solicitar documentación previa a la ordenación de las comparecencias. Yo desconozco, porque no estoy en la Junta de Portavoces, cuál es el motivo de empezar a ordenar comparecencias, porque los portavoces han manifestado que no tienen la documentación, no la tenemos ninguno, e incluso el señor Martínez Baños ha preguntado si estaba por aquí, si había llegado la Asamblea, porque creo que era lo coherente: primero poder informarnos, tener la documentación suficiente para que el señor Del Rivero, si lo llaman, pueda decir lo que tenga que decir, y nosotros podamos preguntar lo que queramos preguntar, pero en base a una documentación, que yo ahora mismo no dispongo de ella, insisto, que no es lo más coherente. Y luego, como decía, nosotros consideramos que es un procedimiento que está abierto. Aun así, con todo ello, y agradeciendo que el señor Del Rivero se ha desplazado a la Asamblea y nos ha expresado su opinión de aquello que podía expresar, porque, efectivamente, desde el año 2011, si no está, difícilmente puede aportar mucho más, sí quisiera plantearle tres cuestiones muy sencillas.

En primer lugar, ¿qué le llevo a usted y a Sacyr a apostar por el proyecto del aeropuerto en la Región de Murcia?

¿Cuáles son las principales ventajas que ustedes identificaron? Porque, evidentemente, claro que verían la oportunidad y verían el negocio, y, evidentemente, la iniciativa privada no se mete en un berenjenal —permítanme la expresión— de este tipo si no tiene claro que es positivo y necesario para la Región de Murcia. Pero, bueno, no quisiera yo responder por usted. ¿Qué ventajas son las que identificaron desde este grupo empresarial?

Y por último, ¿cómo le parece a usted —ya como técnico que es— que ha quedado el aeropuerto, esta infraestructura? Cómo ha quedado técnica y funcionalmente; si le parece que está bien, al margen de que, efectivamente, como le comentaba también el diputado Martínez Alpañez, le pedía una reflexión sobre las posibilidades que tiene este aeropuerto. Porque, efectivamente, se manejaban unas previsiones de tráfico aéreo, y el papel de la Región de Murcia, de la comunidad autónoma, ahora mismo está en luchar por acercarnos, utilizando todos los recursos a nuestra disposición, para llegar a esas previsiones, porque nosotros sí que entendemos que es una infraestructura más que necesaria en la región y que puede contribuir de manera muy potente al desarrollo de nuestra región, y por eso la defendemos como una gran infraestructura; además, está reconocida; dentro del tramo al que pertenece está reconocida como una gran infraestructura. Pero, también un poco uniéndome a la reflexión que hacía el señor Alpañez, ¿qué posibilidades tiene esta infraestructura?

Y ya solamente quisiera finalizar, porque antes se nos ha comentado la situación del cambio de portavoz en el Grupo Mixto, que nosotros no tenemos ningún inconveniente. Desconocemos a qué hora se ha solicitado ese cambio; porque si se hubiera hecho una vez iniciada la comisión, sin antelación, que no lo sé ahora mismo, creemos que por respeto a la institución y a las normas que rigen el funcionamiento de la misma, creemos que deberíamos tener todos conocimiento y jugar con las mismas reglas. No por nada, no porque tengamos ningún inconveniente en que sea la señora Marín o el señor Víctor Egío, porque a nosotros eso nos importa bien poco y deben hacer lo que consideren más necesario, pero sí que cumplamos escrupulosamente con el Reglamento de la Cámara, porque si no, flaco favor nos estamos haciendo todos.

Muchas gracias.

SR. MARTÍNEZ ALPAÑEZ (PRESIDENTE):

Muchísimas gracias, señor Martínez-Carrasco.

Antes de la última intervención del señor Del Rivero, hacerle dos matizaciones en cuanto a dos comentarios que no son del todo correctos.

En primer lugar, confirmarle que el señor don Luis del Rivero Asensio fue la única personalidad privada, más allá de los distintos jefes de los servicios jurídicos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, que fueron solicitados para comparecer en esta Asamblea Regional, en esta comisión, por todos los grupos parlamentarios. Todos los grupos parlamentarios que forman parte de esta Asamblea Regional solicitaron la comparecencia de don Luis del Rivero.

Asimismo, me uno, o esta Mesa, y ruego que conste en acta la demanda por parte de todos los grupos políticos de que no se dispone, desde la constitución de la Mesa el 20 de noviembre, todavía no se dispone de la información solicitada al Gobierno regional, aun cuando el máximo representante, portavoz del Grupo Parlamentario Popular en la Asamblea Regional, que formaba parte de esta comisión, se comprometió a que en un plazo de 7 días naturales iba a estar a disposición de todos y cada uno de los grupos parlamentarios de esta Asamblea regional.

Así, que conste que no contamos con esa documentación y que debemos iniciar cuantos trámites sean oportunos reglamentariamente para exigir la puesta a disposición de los distintos grupos parlamentarios de esa información.

Y en último lugar, entendemos que en esta comisión de investigación, en tanto en cuanto que la finalidad, como siempre, es la de aclarar más que la de acusar —ya se dirimirán las responsabilidades que se estimen oportunas—, esta comisión de investigación, que tiene una duración de 6 meses, se consideró oportuno, esa información que me llega a mí de la Junta de Portavoces, que iniciará la ronda de comparecencias precisamente con la única persona que, habiendo sido solicitado por todos los grupos parlamentarios, no tiene ninguna suerte de responsabilidad en cuanto a esa documentación que ha de remitirnos la Asamblea Regional y que nos iba a dar una perspectiva de largo plazo; y en este caso era el señor Del Rivero, y por eso es por lo que se decidió, por parte de todos los grupos parlamentarios, que se iniciara esta comisión de investigación hoy, día 11 de diciembre, con la comparecencia de don Luis del Rivero.

Y sin más, darle las gracias...

SR. MARTÍNEZ-CARRASCO GUZMÁN:

Señor presidente, un pequeño matiz, porque creo que es interesante aclararlo.

Agradezco sus aclaraciones, pero sí quisiera manifestar, para que quede constancia de ello, que el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, que no está aquí presente y que no puede decirlo, pero yo sí le acompañaba en la constitución de la comisión, no se comprometió en ningún momento a tener en siete días la documentación porque no le corresponde a él. Lo que dijo el portavoz es que, una vez recibida esa documentación, nos comprometíamos a que en el plazo de siete días máximo pudiéramos iniciar las comparecencias; qué menos que disponer de una semana para poder estudiarla. Esa fue la propuesta que hizo mi portavoz.

Muchas gracias.

SR. MARTÍNEZ ALPAÑEZ (PRESIDENTE):

No hay ningún problema por parte de esta Presidencia de reiterar el compromiso por parte del Grupo Parlamentario Popular, la afirmación sobre el compromiso. En atención al Reglamento, sí recordar, por favor, que se tiene un plazo de 15 días para poner a disposición de todos los miembros de esta Cámara que así lo soliciten la documentación pertinente, y esto no tiene nada que ver con las afirmaciones del Grupo Parlamentario Popular, es sencillamente el cumplimiento del Reglamento.

Y sin más, tiene la palabra el señor Del Rivero Asensio.

Muchas gracias.

SR. DEL RIVERO ASENSIO (EXPRESIDENTE DEL GRUPO SACYR):

Ante todo, muchas gracias por las preguntas, y voy a contestar por orden. A lo mejor, algo se me va, porque como se acumulan las preguntas de todos los grupos, y, entonces, ruego que si algo se me va me lo repregunten, porque no es intención no guardar nada en el magín.

El señor representante, o sea, su señoría por parte del Partido Socialista, el señor Martínez Baños, me pregunta, me dice: sí, sí, bueno, usted no estuvo en la liquidación, pero sí estuvo en los tiempos de la construcción, etcétera, de la licitación, de la gestación. Por supuesto, y yo le puedo decir que la construcción ahí está, como la Puerta de Alcalá, y es una excelente obra la que está ahí hecha.

Me preguntaba cuáles eran los porcentajes que eran, si el 62, si el 60. Yo realmente no me acuerdo, pero me suena que Sacyr tenía el 60 y que los otros cinco grupos se repartían el otro 40%, y, por lo tanto, como un 6%, más o menos, cada uno; si bien es verdad que los más representativos, por la importancia y tal, Fuertes, luego también Fraymon, porque ahora va alejándose lo que fue Fraymon en Murcia, pero Fraymon fue muy importante porque llegó a ser el único fabricante de ferodos del mundo, y, entonces, para todas las fábricas de coches del mundo se fabricaba, y tenían gente muy preparada; y luego la persona de Antonio Ballester, que era ingeniero aeronáutico, aunque Cementos La Cruz participaba bastante también, pero, evidentemente, Sacyr tenía la mayoría.

En esto hay que aclarar que no se trata de una construcción, se trata de un concurso de concesión. Entonces, en un concurso de concesión, con quien contrata la Administración es con la concesionaria, y la concesionaria contrata con un constructor. Ahí sí que el constructor era al cien por cien Sacyr; no construía El Pozo, y tal, ¿no? Entonces, es dejar eso como fue realmente.

Me preguntaba qué recursos se aportaron. Ahí sí que los aporta, no el constructor, no Sacyr, sino la concesionaria, que es la que tiene el contrato. En aquellos tiempos, las concesiones, lo que se hacía era que se ponía una parte de capital social equivalente como al 20% de lo que iba a ser, de lo que se pensaba que iba a ser el coste de la construcción, y el otro 80% se pedía al sistema financiero. Hoy día eso, después de diferentes tiempos, no es así; estamos más bien en un 30% de lo que se supone que se va a invertir y un 70% es para lo que se acude a la financiación externa. Entonces, en aquel tiempo era el 20%, pero también a lo mejor fue el 22%, pero era el 20%. Entonces, si se suponía que la inversión iba a ser, por decir una cifra de memoria, 240 millones o 200 millones o 220, era el 20% de esa cifra lo que aportaban, eso sí, los concesionarios (Sacyr, El Pozo, Fraymon, bueno, Fraymon no, Montoro, etcétera).

Me decía que cómo se nos ocurrió, teniendo tres aeropuertos, a distancias como San Javier y como Alicante. Mire, una de las cosas que siempre se pensaba era que la limitación por la cual el turismo en Murcia no se desarrollaba era porque eran tan buenas las condiciones aéreas que ahí estaba la Academia General del Aire, y, por lo tanto, la Academia General del Aire era un obstáculo; era una cosa bienvenida para que los militares del Ejército del Aire se formarán en Murcia, pero era un obstáculo para la aviación civil. Entonces, una de las cuestiones era sustituir, eliminar, cambiar, y una de las negociaciones que se llevaba, se pensaba y que salió así, era absorber a todo el personal del aeropuerto de San Javier en la nueva concesión para cerrar el aeropuerto de San Javier, que siempre, además, había habido en el tiempo trampillas, que eran las siguientes.

Diputados significativos en algunos sitios habían sido diputados por Alicante y habían potenciado una segunda pista en San Javier para retrasar, desde el punto de vista de la competencia, Alicante/Murcia, retrasar. Concretamente, el señor Trillo era diputado de Alicante cuando Cascos licitó una segunda pista que ponía un gasto más y retrasaba el tema también. Entonces, le quiero decir que, uno, era eliminar, no eliminar, sustituir, dejar San Javier para lo que estaba hecho, para el ejército, y tener uno civil para que se pudiera volar todas las horas del día. Y luego me dice: es que Alicante está a 75 kilómetros. Tenerife Norte y Tenerife Sur están a menos, y eso no es problema. No le digo Miami, Tampa, Orlando a la distancia que están; o sea, no podemos poner puertas al campo.

Yo creo que Murcia, y lo sigo creyendo, y me moriré creyéndolo, tiene unas magníficas posibilidades para el turismo de dos clases: para el turismo de los señores que pasan un paquete de una semana, y, sobre todo, el que yo creo que es más interesante para nosotros, nos jubilamos a los

60-62 años, y por las cuestiones de la vida, mire, a mí me quedan dos meses para cumplir 76, y considero que estoy más o menos en buenas condiciones. No le quiero decir a usted a los 62 cómo me consideraba. Entonces, a los 62 les queda mucho a los habitantes de Copenhague, de Oslo, de Londres para venir a vivir a un sitio agradable, dónde en el invierno hace veintiún grados, y en el verano, en el mes de agosto, se van a Londres, o a ese sitio, a ajustar las cosas, y sus hijos vienen, que están en vacaciones, a vivirlas. Y eso yo creo que es muy importante. Y para eso necesitan tener un aeropuerto, para que puedan ir a su tierra si les pasa algo o si les sucede algo. Y yo sigo creyendo que Murcia es magnífica en ese aspecto.

¿Y por qué no se ha desarrollado Murcia? Porque por circunstancias, las que fueran. ¿Por qué se han desarrollado Málaga y Alicante? Pues Alicante por los *pieds-noirs*, que eran murcianos y alicantinos, los emigrantes a Argelia que con la independencia de Argelia volvieron, pero volvieron básicamente a Alicante porque le vieron más posibilidades que a Murcia; algunos vinieron a Murcia, pero pocos. ¿Por qué se desarrolló Málaga? Por la cercanía de Gibraltar. ¿Y dónde se hicieron todos los aeropuertos? Siempre sobre las bases del Ejército del Aire. ¿Dónde se hizo el aeropuerto de Valencia? En Manises. ¿Dónde se hizo el aeropuerto de Málaga? En la base que tenía el ejército del aire en Málaga. Pero aquí tenía ese inconveniente, que era no una base cualquiera, era la base principal, y para desarrollar eso había que quitarlo.

Y la distancia, yo creo que el ejemplo más claro es Tenerife Norte y Tenerife Sur, que están del orden de nueve millones de pasajeros cada uno; o sea, que son cifras bastante interesantes.

Luego me dice usted unas cifras que yo es que realmente, no sé si las siguió por la prensa, si Bernabé en el año 17 dijo que eran 178, que si la liquidación y tal... Mire, realmente, yo es que de eso no me he preocupado nada; aunque leo todos los días, para mi disgusto, La Verdad, porque ahora con esto de Kiosko y Más te puedes leer a lo mejor 10 o 12 periódicos, y uno de ellos es La Verdad, porque yo he nacido en Murcia, soy murciano, tengo intereses en Murcia y me considero tal, aunque lo tengo que leer con un calmante al lado; pero, bueno, eso ya es otra historia. Y entonces, yo le quiero decir, mire, que en algún momento se dijera siete, ocho o nueve millones de pasajeros, yo no recuerdo eso nunca. Lo que sí que recuerdo es lo que nosotros habíamos proyectado y para lo que habíamos hecho el aeropuerto, que es para cuatro millones de pasajeros; que los ha tenido, porque hubo un momento que en Alicante hubo unos problemas y se cerró Alicante un mes y se trajo el tráfico de Alicante, no todo, pero parte, y se estuvo trabajando un mes con cuatro millones de pasajeros perfectamente. Entonces, el aeropuerto es modular, esos cuatro millones de pasajeros, y el aeropuerto, como les dije antes, como la puerta de Alcalá, ahí esta. Es una obra excelente. Se puede ir a ver cuando se quiera, es magnífica, y ahí está y ahí sigue estando para lo que venga.

Entonces, me dice: se queda largo, no 1,2, no ha llegado a uno. Bueno, pues sí, seguramente. Es una pena, una pena porque se está administrando por un señor, ¡ojo!, que se dice que es una empresa estatal; no, es una empresa que el presidente, el señor Lucena, lo pone el Estado porque tiene una participación importante, pero tiene una serie de accionistas que lo que quieren es beneficios, y si no se van, y entonces el Estado pierde, porque AENA pierde valor y tal. En fin, yo creo que para la Región de Murcia no es bueno que el aeropuerto esté explotado por AENA, porque AENA tiene otros intereses, que son los intereses de sus accionistas. Y sus accionistas, uno es el Estado español, pero otros, no *stakeholders*, como dicen en la nueva legislación, en el nuevo léxico. No son unos señores que están interesados, no, no, son accionistas económicos de AENA, y Alicante no es cualquier aeropuerto, es el quinto aeropuerto de España, con 16 millones de pasajeros. Y yo lo he visto cuando era nada.

Luego me pregunta quién es el responsable del fraude; era la cosa final que me decía. Mire, yo no creo que aquí haya habido fraude. No ha habido fraude. Cuando el sistema concesional se resiente muy mucho de cómo está la economía en el país, y sobre todo la economía financiera, porque, les recuerdo, el 20% lo ponen los promotores, ahora a lo mejor el 30, y el 80 en aquel momento se iba al sistema financiero. El sistema financiero en ese momento tiene unos muy graves problemas, y entonces no va a financiar ciertas cosas. Entonces, le voy a decir un tema. Le voy a decir algo que probablemente no haya oído nunca. ¿De dónde vienen los problemas financieros de España? Los problemas financieros en España vienen de que España pasa de la peseta al euro, y entonces había el

control del cambio, del riesgo divisa; no endeudarse en yenes, dólares, marcos, porque, sí, tienen unos intereses distintos, pero en un momento el tipo de cambio puede cambiar mucho y entonces, eso se piensa que con el euro se acabó, y entonces se piensa que con el euro se acabó, y entonces resulta que en España... Porque cuando un señor es de Berlín, las viviendas que se hacen son para los que viven en Berlín; pero cuando un señor es de Alfaz del Pi, pues son los de Alfaz del Pi, los de Madrid que van a veranear a Alfaz del Pi, y los de Dinamarca, que también quieren ir allí. Entonces, tiene una gran posibilidad de ser ese sitio agradable para que vivan los jubilados que les quedan 25 años de vida, que es una cantidad potente. Y entonces se crea una posibilidad de hacer una gran cantidad de construcción, y ahí viene un tremendo fallo del Banco de España, que es que, como ya hay euro, no controla una cosa que es el encaje en el tiempo. Entonces, el sistema financiero español, con mucha gente nueva, como son las cajas, no digo que estén regidas por políticos, no, nuevos que llegan allí y entonces van a las hipotecas. Entonces, resulta que se endeudan a dos años y prestan a treinta. Entonces, se han olvidado de una cosa que era el encaje en el tiempo. Entonces, se endeudan en las cajas alemanas y holandesas a dos años y prestan a treinta. Entonces, ¿qué pasa con eso? Que se endeudan a siete u ocho puntos básicos. Un 1% son 100 puntos básicos; o sea, se endeudan a 0,007, o sea, se endeudan a nada, pero para las bancas, para las cajas alemanas y tal es muy bueno, y lo prestan relativamente barato, al 1,50, que son 150 puntos básicos.

Entonces, el Banco de España, en lugar de frenar (ahora las funciones del Banco de España son casi ninguna, pero entonces eran delegadas de las del Ministerio de Hacienda), debería de haber dicho: no, no, no, usted no se endeuda; usted, Caja Segovia, no se endeuda a dos años y presta a treinta. Si usted se endeuda a dos años, tiene que prestar a dos años, y si se quiere prestar a treinta años tiene que endeudarse —llamémoslo en términos financieros—, fondearse a 30 años. Entonces, se tiene que fondear a 30 años. ¡Ah!, no, es que entonces me va a costar 80 puntos básicos.

Entonces eso, cuando ellos, los alemanes, los holandeses, se han metido en una cosa que son un conjunto de temas de Estados Unidos que le vienen todos con triple A y no sé cuántos, y se ha metido todo el dinero en hipotecas americanas, que son una estafa, entonces tienen que pedir el dinerito, y se lo tienen que pedir a las cajas porque se ha prestado a dos años. Y entonces viene el caos del sistema financiero español, por falta de control del Banco de España. Cosa que no se oye, porque no conviene decirlo.

Entonces, ese problema financiero, el cual nosotros estamos viviendo esto en el año, no sé quién decía que en el año 2007 estaba *Lehman Brothers*, pero en España cuando se nota eso de verdad es en los años 2008, 2009 y 2010. Entonces, realmente, el sistema financiero español no presta, y las concesiones no son una obra, son unas concesiones que tienen, cuando varían las condiciones, tienen una figura que se llama el reequilibrio económico-financiero. Entonces, se negocia ver ese reequilibrio económico-financiero.

Y en las autopistas, tiene una cosa que se llama la RPA, que quiere decir la responsabilidad patrimonial de la Administración, que quiere decir: oiga, yo, si usted quiebra, usted ha perdido su 20%, pero yo me quedo con la autopista. Pues aquí lo mismo: pero yo me quedo con el aeropuerto. Porque el aeropuerto no es propiedad de Aeromur, es propiedad de la comunidad autónoma. Entonces, se gestiona que ese aval es el equivalente a la RPA de las autopistas.

¿Por qué se llegó a eso? Pues porque convino. Es verdad que el Gobierno entonces quiso pasarlo por la Asamblea y que tuviera el voto de todos. Y todos dijeron: oiga, esto es bueno, y todos dijeron: para delante.

Entonces, le voy a decir una cosa, aquí mismo, la Cartagena-Vera también entró en, llamémosle, suspensión de pagos, que fue absorbida por el Estado; o las radiales de Madrid. Es decir, las radiales de Madrid ahí están y la Administración se ha quedado con ellas. Los promotores perdieron todo el capital social, que es a lo que la ley les obliga. Pusieron equis, el 22, o lo que fuera, y lo perdieron todo.

Entonces, a mí me gustaría decir las cosas como son, porque ahí está el aeropuerto.

Yo creo que he contestado más o menos a lo que ha apuntado. A lo mejor alguna cosa se me fue.

Luego vino el representante de Vox. Entonces me dice: ¿cómo se puso ese aval y tal? Pues ya le he contestado con el tema de la RPA, de la responsabilidad patrimonial de la Administración. Entonces, él mismo ha recordado que ese aval no solo lo negoció, las condiciones, el Gobierno. Pero

quiso el Gobierno tener el paraguas de la Asamblea, y la Asamblea quiso tener también el paraguas de la Unión Europea. Entonces, claro, yo creo que se hizo honorablemente; o sea, yo lo creo.

Luego dice que cuál era la contragarantía, cómo quedaba. Pues la RPA; o sea, el aeropuerto. El aeropuerto se lo quedó la comunidad.

Me dice, ¿cómo es que estamos en el año 24? ¿Hay una falta de diligencia? Pues ahí yo sí que creo que hay una falta y se tenía que haber apretado un poquito más. Yo quiero decir una cosa, en el año 13 yo tenía un contencioso con Sacyr porque tras mi cese yo tenía derecho a una indemnización y ellos dijeron que no. Y entonces, en el año 12, en julio, yo presenté mi reclamación en los tribunales. En el año 20 se resolvió en segunda instancia y ahora está solicitado en el Supremo; pero se resolvió ocho años después. Ahí hay que tener en cuenta que es la lentitud de la Administración y de la Justicia. No conozco el caso cómo ha sido, pero a mí sí que me parece que es mucho tiempo el que hay entre el 13 y el 14 y el 24. Creo que sí, igual que creo que no ha habido nada fraude y el presidente se puso el paraguas.

Me faltaba quién fue aparte. Creo que era la consejera, que creo que se llamaba Inmaculada, no me acuerdo cómo, Inmaculada García, que luego pasó a Loterías. Esa era como la técnica. ¡Ojo!, era inspectora de Hacienda y no era así, suave, ¡eh!, porque estaba acostumbrada a martillear. Entonces, yo creo que lo hicieron con buena fe para salvar y tal.

Luego dicen: han tardado once años. Yo creo que parece demasiado, del 13 al 24, pero, en fin, en ello están.

Luego dice: ¿cree que se podría sacar de AENA? Bueno, yo le voy a decir una cosa, creo que lo he dicho, y creo que es realizable y sacable, porque en los concursos de concesión de este tipo hay como dos riesgos: el riesgo tráfico (vamos a hacer una autopista) y el riesgo construcción. Amigo, aquí el riesgo construcción ya no está porque ya está hecho, y está bien hecho y ahí está, y ha sufrido la prueba de ver los 4 millones de pasajeros cómo los resiste. Otra cosa es que los tenga o no, que es el riesgo tráfico, pero el riesgo de construcción ya está hecho. En una autopista uno puedo decir: ¡joder, oye!, para prestar dinero el banco, que es el que presta. Pues bueno, aquí el riesgo de construcción no existe, solo existe el riesgo tráfico, que está relacionado con... Hemos visto que se aguantan los 4 millones de pasajeros, pero ¿los volveremos a tener? ¿Se tendrían? ¿No se tendrían? Bueno, eso ya, los señores que vayan a invertir lo verán.

Entonces, yo creo que eso es lo que más o menos me preguntaba el señor Alpañez.

Luego ha intervenido la señora Marín, la diputada del Grupo Mixto. Entonces, yo le quería decir que esos temas se hicieron, que me decía, exponía previamente que esos temas se hicieron en el año 11-13, que era Valcárcel y tal. Yo le voy a decir lo que yo, la sensación que yo tengo cuando negocié con él es que los intereses que tenía eran los de Murcia. Tenía una escudera, que era esta Inmaculada, dura, y lo que quería se sacó para delante. En otras muchas cosas se suspendieron pagos, como las autovías radiales de Madrid y la Cartagena-Vera y otras muchas.

Luego me dice que el 27 de enero de 2009, en una visita del señor Ballesta al señor Valcárcel, dicen que van a crear 20.000 puestos de trabajo y sólo tiene 100, y que va a tener no sé cuántos despegues y solo tiene 460. Mire, señora Marín, ahora no lo lleva. Es que quien administra el aeropuerto de Corvera es la competencia del aeropuerto de Corvera. Hemos dejado que el aeropuerto de Corvera lo administre el enemigo, el enemigo del aeropuerto de Corvera, porque hasta una cifra la comunidad le tiene que pagar, y de una cifra para delante le está quitando, le está robando clientes a su aeropuerto, que es el aeropuerto de Alicante. No se puede dejar el negocio en manos del enemigo. Entonces, no podemos comparar los 20.000... Luego, además también, cuando se habla de puestos de trabajo de un aeropuerto, no se dice que haya 20.000 señores allí trabajando, quiere decir que los empleos indirectos que hay son tantos. Cuando se dice que Barajas es como el 17% de la economía de Madrid, no es por los que hay allí, sino que es todo lo que influye. Por supuesto, bien gestionado, pues no sé si serían 20.000 o 10.000, pero, desde luego, muchos más. Porque actualmente hemos puesto al gerente de la Coca-Cola manejando a la Pepsi-Cola; o sea, lo están manejando de la manera que le interesa a él, que es el aeropuerto de Alicante, que es la competencia.

Dice: fue un negocio redondo para los promotores; estamos pagando 22 millones y tal.

Mire, los promotores, según la ley, la Ley de Sociedades Anónimas, lo que pueden perder las

empresas es el capital social, y lo perdieron todo, perdieron el capital social. Lo que está haciendo ahora con esos 22 millones es que está pagando la responsabilidad civil de que se quebró el aeropuerto. La comunidad no puso nada. Está pagando 22 millones al año y tiene el aeropuerto, que digo que está para verlo, ¡eh! O sea, no es porque esa parte me tocará a mí, la construcción, es que está para verlo, ¿verdad? Es que yo soy de aquí y yo procuraba hacer las obras lo mejor siempre. Por eso Sacyr de la nada, en 20 años pasó a trabajar en los cinco continentes y a ganar las obras más importantes del mundo: el Canal de Panamá; el puente de Mesina, que luego se suspendieron las obras, pero se volverá a hacer; la desaladora de *Ashkelon*, en Israel, y es difícil ganar una desaladora en Israel; la de *Perth*, en Australia, la mayor del mundo.

Entonces, el aeropuerto está muy bien hecho, y se está pagando... Eso que dice usted que nos está costando 22 millones a todos es el aeropuerto. Porque ¿de dónde ha salido el aeropuerto? Del capital social que perdieron los señores que entraron. No estoy hablando de Sacyr; Sacyr sí que cobró la obra, la obra que le pagó Aeromur. Esos sí que cobraron su obra. Aeromur perdió lo máximo que dice la ley, el capital social. Y luego ¿qué fue el aval? La responsabilidad patrimonial, que es decir: oiga, yo me quedo con la obra. Entonces yo, con la obra que me he quedado, esos son los 22 millones que me cuesta el aval. O sea, no es un... Oiga, esos señores del Gobierno podrán ir retrasados en la gestión, que a mí me lo parece, pero esos 22 millones son tener ese aeropuerto ahí, esos 22 millones al año. Que si las condiciones, y me he extendido en un tema no conocido, de cuáles son las causas del problema económico de España en la crisis del 8, del 9 y del 10, y lo he contado porque me falta una cosa final, un toque, que es que cuando llegó otro Gobierno, lo que hizo fue endeudarse en 100.000 millones el Estado para prestárselos a las cajas españolas para que devolvieran a las cajas alemanas, y entonces resulta que pasó deuda con las cajas alemanas, que no hubiera habido que pagar (oiga, pues no haberlo prestado), pasó a ser riesgo español, deuda española; pero, en fin, esa es otra historia.

Entonces, me preguntaba: ¿Usted hubiera firmado el aval? Sí. ¿Si usted hubiera sido el señor Valcárcel y hubiera estado allí, hubiera firmado el aval? Sí, hubiera negociado. Las condiciones no las ponía el señor Valcárcel; bueno, sí, las ponía el señor Valcárcel, pero las ponía Inmaculada García. O sea, si yo soy el responsable de la región y me encuentro con que me puedo encontrar con una infraestructura que yo considero necesaria para el desarrollo futuro de la Región y la tengo atrancada y tengo que firmar un aval, que tiene una responsabilidad patrimonial (que me quedo con el aeropuerto), yo hubiera dicho sí. Que periodísticamente, mediáticamente, y tal, no sé qué; oiga, a mí no me gustaba mucho defender a los señores del PP, pero yo le digo que yo hubiera dicho sí, lo hubiera firmado.

Y luego me preguntaba, dice: eso en las empresas sería entonces, ¿se le podría culpar de administración desleal? Es que si hubiera hecho administración desleal sí que se le tendría que tal; y me dice: en las desaladoras le piden 11 millones, y no sé qué. Yo no lo sé, pero también le digo, sin haber estado para nada en la desaladora esa, sin haberlo conocido, sí que desde fuera sé cuál era la intención. Luego, cuando las cosas entran dentro pueden tener cosas que ya la justicia dirá. Yo de eso no entiendo nada. Aquí no había nada de esas cosas que podría haber o no en la desaladora, en el aeropuerto; pero en la desaladora lo que buscaban era que se presentara un proyecto para una urbanización, y resulta que hubiera terreno, que hubiera de todo, pero no hubiera agua, porque lo Mancomunidad de Canales del Taibilla no le podía dar agua. Bueno, pues vamos a buscar nosotros el agua. Vamos a tener una desalación para que ese obstáculo de creación de riqueza no lo sea. Bueno, luego pudieron hacer lo que sea, pero, desde luego, yo creo que en este asunto al señor Valcárcel no se le podría acusar de administración desleal.

Y me dice algo así como: ¿usted podría aclarar, vendría aquí si fuera el señor Valcárcel? Yo vendría porque yo creo que lo hizo honorablemente, y lo que tendría que hacer es explicarlo honorablemente. Yo no sé cuáles son las razones, pero yo vendría, porque creo que lo hizo honorablemente.

Y esas son las preguntas, lo que ha apuntado. Si me dejo alguna me lo dice.

Luego, el señor Martínez-Carrasco, del PP, dice que ha sido una liquidación fallida. Bueno, que le falta tiempo. Eso por supuesto. Yo no entro en eso. Pero me dice a mí, porque lo otro son exposiciones generales que él hace sobre que la comunidad tiene que estar presionando a la

Administración central para que haga una serie de obras. Habla del AVE, habla de El Gorguel, del Corredor Mediterráneo. Bueno, pues ya que me tiene aquí, yo le voy a decir mi opinión. Por supuesto, sobre eso, con el Corredor Mediterráneo tienen que llevar mucho cuidado, porque es para que todo pase por Cataluña y las conexiones con Europa estén, y tal; y tienen que recordar que el trasvase del Ebro lo pararon los catalanes porque sí, después de estar aprobado. Y tienen que saber que el corredor que interesa a Murcia es el corredor que cuando llegue a Sagunto vaya por Aragón a Francia, porque no va a entregar todo, o por lo menos decirle: oiga, señores de *Junts*, o como se llamen, y señores de ERC, si yo apoyo el Corredor Mediterráneo, usted me apoya brutalmente los trasvases, ¡eh!, el equilibrio del agua. Lo que no se puede hacer es, por salir en un periódico, que no se sabe quién lo gobierna, y apoyar el Corredor Mediterráneo. Puede ser, pero, oiga, sepamos a lo que estamos jugando.

Luego me decía: como está hecho, ¿volverían a apostar, cree que volverían a apostar? Pues yo creo que se encontraría un grupo de gente, o varios grupos. Ahora que está hecho ya es más fácil encontrar un grupo de gente que no fuera murciana, pero habría gente, porque el aeropuerto está ahí, para hacerlo porque ese aeropuerto puede tener 4 millones de pasajeros. Esas cifras de 9, y tal, no sé de dónde pueden venir, pero 4 sí. Por supuesto, se tiene que desarrollar urbanísticamente toda esa zona de la Cartagena-Vera, que pasas por ella, y pasas en enero y en febrero y es una maravilla el sol que hay, y ves el mar maravilloso, pero está sin desarrollar. Eso con agua de las desaladoras. Murcia tiene unas características magníficas, y yo creo que sí que tiene posibilidades futuras y sí que deberían, eso sí, como dice usted, cuando se termine la liquidación y no sé cuántos, deberían licitarlo sin el aeropuerto de San Javier y sin el riesgo de construcción. Y creo que sería un motor de desarrollo de Murcia; del desarrollo que uno cree. Hay otro tipo de desarrollo, que son el de las tortugas moras y no sé qué, pero del desarrollo que uno cree, creo que no tiene San Javier y no tiene riesgo de reconstrucción. Luego, por lo tanto, creo que sí sería, y creo que sería bueno.

Y luego voy a decir ahora una cosa, 30 segundos, de mi cosecha.

Miren, la Región de Murcia ha tenido en su historia cuatro ingenieros muy importantes.

El primero es navarro, pero están enterrado en Murcia porque así lo quiso, y vivió y tal, que es Jerónimo de Ayanz. Es el más importante inventor y desarrollador práctico de sus invenciones del siglo XVI del mundo. Es el más importante del mundo Jerónimo de Ayanz.

Luego ha tenido tres ingenieros: Echegaray, gobernador del Banco España, maquinador, con Prim, de Amadeo, ministro de Hacienda en lo que, aunque no se considerara primera República, porque primera República no se considera el último año, el año de Serrano, pero en realidad hasta Martínez Campos es la República, y luego vuelve a ser ministro de Hacienda en tiempo de Alfonso XIII, o sea, treinta y tantos años después; Premio Nobel de literatura; pero, sobre todo, el más brillante ingeniero de ese tiempo y el mayor matemático. No nació en Murcia, pero su padre fue profesor del instituto Alfonso X, el Sabio, que fue el tercero que se creó, profesor de Agricultura y creador del Jardín Botánico. Y este señor se consideró murciano porque el vivió, hasta los 16 años, que fue a Madrid a hacer Caminos, en Murcia.

Y luego voy a entrar en dos más cercanos. Uno de aquí, que es Isaac Peral, un señor que descubre, como si fuera la bomba atómica, el submarino auténtico, el submarino que con propulsión eléctrica es capaz de torpedear en 1890 a los barcos, y, por supuesto, es un señor que es traicionado por el Estado español, que publica hasta sus planos en el Boletín Oficial del Estado para que sean cogidos por el enemigo. Y ese señor es de aquí, es murciano y es un gran ingeniero. Es un ingeniero que, por supuesto, muere en Alemania y, además, porque los alemanes en la primera Guerra Mundial, en 1914, ya tienen esos submarinos, porque son Peral.

Y luego, finalmente, y es a donde yo quería ir; quería ir porque, además, ayer hizo 88 años que murió, que es De la Cierva, Juan de la Cierva. Juan de la Cierva es un ingeniero de Caminos. En una película de *Hitchcock*, *39 escalones*, están buscando a un forajido, y como forma de seguirlo es con el autogiro. Es un señor que aterriza con el autogiro en la Casa Blanca. Es un señor que tiene una serie de empresas en Inglaterra y en Estados Unidos, porque es un señor que inventa el despliegue vertical. Entonces, este aeropuerto deberían de considerar que se llamara Aeropuerto De la Cierva.

Y lo quiero decir porque la gente que dice que no se llame De la Cierva es porque dice que

colaboró en el alzamiento, o lo que sea. Si hubiera colaborado realmente, si él estuviera en eso, a su padre le hubiera dicho que se fuera; a su hijo, que estaba en Santander, lo hubiera embarcado y lo hubiera sacado fuera; a su hermano, que estaba en Madrid y muere en Paracuellos, lo hubiera salvado. O sea, él estaba en lo que estaba. Era una autoridad; y tal autoridad era, que su hijo, Luis de la Cierva, que estaba en Santander veraneando, la Marina inglesa manda un submarino a que recoja a su hijo, y nombra a su hijo, que era otro ingeniero ilustre, entre los 5 ingenieros que hicieron el trasvase en la Región de Murcia y la parte de Alicante, que son Hipólito Riosalido, Francisco García, Pepe Bautista, Alfonso Botía y Luis de la Cierva. Entonces, yo le pondría De la Cierva.

SR. MARTÍNEZ ALPAÑEZ:

Muy bien, muchísimas gracias.

Agotado el orden del día, se levanta la sesión.

Muchas gracias.