DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

VIII Legislatura | Pamplona, 20 de enero de 2015 | NÚM. 48

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.ª RAQUEL GARBAYO BERDONCES

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 20 DE ENERO DE 2015

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para explicar y valorar la sentencia del Tribunal superior de Justicia de Navarra que constata que el error de cálculo en la longitud de la A-21 supondrá pagar un peaje en la sombra de 0,6 kilómetros inexistente.

— Pregunta sobre las gestiones del Gobierno de Navarra para alcanzar acuerdos con compañías aéreas para reactivar el aeropuerto de Pamplona, presentada por la Ilma. Sra. D.ª Ana Beltrán Villalba.

(Comienza la sesión a las 16 horas y 33 minutos.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para explicar y valorar la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Navarra que constata que el error de cálculo en la longitud de la A-21 supondrá pagar un peaje en la sombra de 0,6 kilómetros inexistente.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Garbayo Berdonces): *Buenas tardes. Bienvenidos, Consejero y personas que le acompañan, y Parlamentarios, a la comparecencia del señor Consejero a petición del señor Amezketa, de Bildu-Nafarroa, quien tiene la palabra.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, arratsalde on. Señor Consejero, el tema es muy sencillo. Ha habido una información hace unas pocas semanas por la que se advertía de la existencia de una sentencia en torno a un pleito relacionado con la distancia, el recorrido, el trayecto de una vía que está dentro del sistema de pago en la sombra y que afecta, por lo que yo he entendido, a una de las dos formas en que se satisface el canon. Es decir, hay dos modalidades, dos denominaciones, y afecta –entiendo yo– a una de ellas.*

Simplemente, como se ha publicado, como se ha dicho, como parece que ha habido una cierta insistencia –supongo que la sigue habiendo porque, si había una posibilidad de recurso de casación, ya nos dirán si está recurrido o no–, quisiéramos escuchar las informaciones que nos den.

Luego, en la información, se hablaba también del coste económico que puede tener. Yo, sinceramente, no tenía en la mano información suficiente para poderlo evaluar y le agradecería que, al margen de las cifras publicadas, nos dijese, de confirmarse esta sentencia, que ya sé que era susceptible de recurso y usted nos aclarará si se ha presentado ese recurso o no, cuál sería el coste final. Este es el sentido de la comparecencia. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Garbayo Berdonces): *Gracias, señor Amezketa. Tiene la palabra el señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Buenas tardes, arratsalde on. Gracias, señora Presidenta. Realmente, la explicación de lo que usted me solicita acaba pronto. Esta es la noticia a la que usted alude –una de ellas, mejor dicho– en la que se hablaba de que se condena al Gobierno a pagar 1,8 millones más de peaje a la sombra en la A-21. Naturalmente, se refiere al cabo de 30 años, es decir, que habría que dividirlo entre 30 para saber lo que supone anualmente este incremento en el caso de que, como usted dice, se confirme la sentencia.*

Realmente, la sentencia resuelve un conflicto, no de una distancia, sino un conflicto interpretativo del contrato firmado a favor de los recurrentes, Autovía del Pirineo. Dicha discrepancia se refiere a la longitud sobre la que se aplica el llamado Canon del estado de infraestructura y calidad del servicio, CEICS, en el que Autovía del Pirineo estima que debe aplicarse sobre una longitud de 46,097 kilómetros, que es la que está contenida en el pliego de condiciones administrativas particulares del concurso y, además, incorporada en el contrato firmado, en una cláusula, y, por otro lado, el Gobierno de Navarra, que fue recurrido después de dos resoluciones de la entonces Directora General de Obras Públicas; que entendía que debía aplicarse la longitud real de la obra, en la cual no hay ninguna discrepancia, que son 45,421 kilómetros.

Se estima que el importe del incremento que se derivaría de aplicar esta sentencia, en el caso de que se confirmara, sería de 6.403 euros mensuales, es decir, 76.842 anuales.

Para no ser tan breve e incorporar algo más, sin ánimo tampoco de extenderme demasiado, voy a hacer alguna referencia a los antecedentes. Esta es una obra incluida en el segundo plan de carreteras, una infraestructura en la que se involucran el Estado y el Gobierno de Navarra, que firman en su momento un convenio y que pretende unir Pamplona con la ciudad de Lleida y, por lo tanto, a través luego de las distintas autovías y autopistas que existen, hasta Barcelona.

Los tres primeros tramos se construyeron directamente por el Gobierno de Navarra y para los dos últimos, Venta de Judas-Yesa y Yesa-Límite con Aragón, así como para la conservación unitaria del conjunto de la obra, se acudió a la fórmula del contrato de concesión de obras públicas, se contó con el asesoramiento de una empresa privada desde el principio para determinar los pliegos.

Esto es un plano de cómo se dividen los tramos, que me imagino que todos conocen, y los objetivos que se pretendían alcanzar con esta iniciativa eran acelerar la construcción de la autovía, evitar el impacto en las cuentas públicas en cuanto a consideración de déficit y deuda, diferir el coste, transferir los riesgos de la construcción y explotación, condicionar la retribución del concesionario a la demanda y a la calidad de servicio o gestión de infraestructuras, etcétera.

Respecto al sistema retributivo, hay que decir que el plazo de la concesión son treinta años y que tiene derecho a recibir por dos conceptos diferentes: por un lado, por la ejecución y explotación de

la obra pública, que consiste en unas cantidades que se fijan en función del número de usuarios de la infraestructura objeto del contrato, lo que se llama canon de demanda, y un mecanismo matemático y automático definido en función de parámetros de objetivo de calidad de gestión de infraestructura, que es el famoso canon del estado de infraestructura y calidad del servicio o CEICS.

Durante 2014, los importes que por estos conceptos se han alcanzado son 9.911.000 euros de canon de demanda y 5.210.000 euros de CEICS hasta completar un total de 15.122.000 euros.

Los actos administrativos se inician propiamente en el año 2009 con la aprobación del pliego, la adjudicación de la concesión de obras y la firma del contrato. En 2011 hay un primer acto en diciembre en el que se fija la longitud a efectos del canon de demanda, que son los famosos 45,421, que luego el Gobierno entendió que debían aplicarse asimismo al canon del CEICS por lógica, aunque esto fue recurrido posteriormente por la concesionaria.

La aprobación de la entrada en servicio se hizo en enero y las dos resoluciones a las que se interpuso un recurso que se ha fallado en estos momentos son de febrero y marzo de 2012. La sentencia de este recurso se dicta el 19 de noviembre y el 17 de diciembre se presenta un escrito comunicando la presentación de un recurso de casación por parte del Gobierno de Navarra. Por lo tanto, en este momento, la sentencia está suspendida y pendiente de que se falle en el Supremo.

Las razones para la discusión jurídica serían que se ha dado una controversia contractual –hemos comentado– que se resolverá en el Tribunal Supremo. El debate se centra en si la Administración se ha ajustado al ordenamiento jurídico al considerar la longitud real del tronco de la autovía al objeto del cálculo del CEICS, no en relación con la medición del propio tronco. La tesis que mantiene la concesionaria es que la longitud del tronco, al objeto del cálculo del CEICS, está fijada, en la cláusula 35 del contrato de concesión y en el 44 del pliego de causas administrativas y particulares, en 46,097, no existiendo ninguna cláusula que contradiga o prevea la modificación de esta longitud.

La Administración sostiene que hay que estar a la definición del canon que establece otra cláusula del contrato a cuyo tenor el concesionario tendrá derecho a percibir en función del estado de las infraestructuras y el nivel de calidad del servicio proporcionado en los tramos de la autovía objeto de contrato mediante sistema de cálculo de indicadores recogido en el presente contrato a aplicar con un número de kilómetros, por lo tanto, los 45,421.

Las conclusiones que extrajo el Tribunal Superior de Justicia de Navarra fueron que la longitud de la autovía es la fijada en la cláusula 44.2 del pliego de cláusulas particulares; que queda acreditado –esto viene en el contenido de la sentencia– que, tanto en el pliego como en el contrato, se fijó 46,097 kilómetros la longitud de la autovía a efectos del cálculo del CEICS sin salvedad alguna, tanto para la licitación como durante la explotación hasta el final de la misma; que las partes, expresamente, pactaron en el artículo 52.2 del pliego que, en orden a la fijación de la longitud definitiva de los tramos de la autovía y a efectos del cálculo del canon de demandas, estaría en lo que fijara definitivamente la Administración foral, previsión que no se contiene, por el contrario, respecto del CEICS; y, a efectos del cálculo del CEICS, se establece una variable muy concreta que es la longitud de la autovía pero con un matiz –esto dice la sentencia–, ya que se cuantifica desde el primer momento y no se difiere a un momento posterior como ya ocurre con el canon de demanda.

Curiosamente, el tribunal le llama variable pero luego dice que es fija. Una variable no puede ser fija. Sería, en este caso, una constante, pero bueno, ya son cosas matemáticas.

La argumentación que el Gobierno de Navarra presenta en su recurso es que la sentencia vulnera normas relevantes y determinantes, que falta motivación al sustentarse en la previsión del pliego de cláusulas antes referida cuando dicha longitud se fijó con carácter provisional al objeto de que todos los licitadores utilizaran los mismos parámetros en sus ofertas dada la imposibilidad legal de conocer la longitud real ya que no estaba construidos los tramos 4 y 5.

A este respecto, quiero decir que, cuando se saca a concesión, únicamente había unos proyectos de trazado que luego debían desarrollarse por parte de la adjudicataria, como así fue. En esos proyectos de trazado, evidentemente, se podían variar cosas, como así fue, y que, por lo tanto, realmente, era una cifra que se daba a efectos de que todas las ofertas fueran homogéneas.

Se refiere también, asimismo, y siguiendo con las argumentaciones, la no consideración de la longitud real como objeto de debate, algo que el tribunal desprecia a la vista de que está incluida en unas cláusulas; la consideración, únicamente, de la cláusula 44.2, cuando, a juicio del Gobierno, se trata de una cláusula aislada y la legislación y la jurisprudencia exigen, en casos de duda, la interpretación del conjunto de las cláusulas; y la vulneración de la jurisprudencia en cuanto al enriquecimiento injusto a favor de la concesionaria.

En cuanto a las conclusiones –y con esto ya acabo–, diré que el Gobierno de Navarra, efectivamente, estableció en ese pliego de cláusulas del concurso una longitud de 46,097 kilómetros, a efectos de que todos los licitadores utilizaran los mismos parámetros; que si bien es cierto que el contrato firmado por la concesionaria incluyó en su artículo 5.2 la transcripción literal de la cláusula del pliego antes referido, la Administración sostiene que, en la interpretación conjunta de las cláusulas del contrato, se evidencia la verdadera intención de dicha Administración que no era otra que retribuir a la concesionaria por los kilómetros reales objeto del contrato, que son 45,421; que, a sensu contrario, si la concesionaria hubiera construido una longitud de tronco superior a los 46,097 fijados en el pliego, algo que podía haber ocurrid–, evidentemente, dicha concesionaria habría exigido desde el minuto uno un pago ajustado a la longitud real, por los mismos argumentos que hoy emplea la Administración Foral; y que la sentencia está pendiente de recurso y, por lo tanto, no es aplicable en estos momentos. Con esto, les doy las gracias y quedo sometido a sus preguntas.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Garbayo Berdonces): *Gracias, señor Consejero. Tiene la palabra el señor Amezketa por Bildu-Nafarroa.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Gracias, señora Presidenta. Gracias, señor Consejero. Yo le he pedido que nos cuantificase. He entendido que eran 76.842. ¿76?* (MURMULLOS) *La estimación, sí. Es casi un 45 por ciento más de la estimación que se hacía en la información de prensa porque esa información hablaba de 60.000 y esto es un 30 por ciento más aproximadamente.*

Bien, el sentido común dice que hay que pagar por lo que se hace, no por lo que no se hace. Y, a la vista de la información, de los datos, que no están puestos en duda porque, cuando se habla de los 45 y pico y no solo se habla, sino que además se actúa, en el canon de demanda, sobre ese trayecto, el sentido común dice eso.

Entonces, aquí lo que llama la atención es por qué, a la hora de ir dando los sucesivos pasos, no se han tomado las precauciones debidas, según parece. Y los pasos empiezan hace mucho tiempo, con el propio pliego, porque en cuanto al canon de demanda en el pliego está previsto que, al final de la obra, se determinará la distancia, el trayecto que afecte al canon de demanda. El Gobierno o el departamento, en su momento, dijo: A estos efectos, esta es la distancia, los 45,725, pero lo hizo refiriéndose única y exclusivamente al canon de demanda porque era la única previsión que había en el pliego.

Mientras tanto, cuando estamos en periodo de información, las empresas que van a concurrir al concurso tienen dudas en algunas interpretaciones, plantean esas dudas y la Administración les responde de forma expresa a dudas como esta, a esta duda concreta, y entonces sigue fijando los 46,097.

Es decir, no dice: Este es el punto de partida, el punto de llegada ya veremos cuál es, cosa que sí dice en lo referente al otro canon. Yo estoy seguro también de que, si efectivamente hubiesen sido dos kilómetros más, es decir, en vez de 46, 48, seguro que habrían recurrido. No sé cuál habría sido la respuesta del Gobierno ni la respuesta de los tribunales. La respuesta de los tribunales, con estos antecedentes, tendría que haber sido la misma que ahora: el pliego dice lo que dice, el contrato posterior dice lo que dice, no hay previsión de modificación Y el que no haya previsión de modificación yo creo que es un punto muy importante porque sí hay previsión de modificación de trayecto en lo que se refiere a un canon, pero no en el otro. Y eso yo creo que es, por lo menos, para llamar la atención, porque entiendo que es un error, ¿o no es un error y se hizo así porque se quería hacer así en su momento.?

El hecho real es que una obra por la que, según esta explicado por todos los sitios, acabaremos pagando tres veces más de lo que costó, aún se va a ver incrementado, de no modificar los tribunales la sentencia inicial, en otros 2.300.000 euros más o menos, al cabo efectivamente, de 30 años. Sí, pero es que durante 30 años es el periodo de tiempo en el que hay que pagar el peaje en la sombra.

La última pregunta sería: con posterioridad a esta obra, la obra anterior, que es la autovía A-12, que sepamos, no ha habido lugar a reclamaciones de este tipo, con lo cual suponemos que la previsión con el resultado es correcta.

La otra obra es el Canal. La obra del Canal también es anterior en parte, es decir, no sé exactamente, yo creo que se van concretando las fórmulas… Por ejemplo, la segunda fase no estaba prevista con anterioridad y entiendo que los pliegos no son los iniciales, serán otros. ¿Puede ser que haya otro susto de este tipo? Porque si una sentencia evidencia, insisto, vamos a pensar que un error porque, de las dos fórmulas de pago, afecta a una de las dos fórmulas; en la otra expresamente lo salva y, si aquí no lo salva, es porque no se ha querido salvar. Esa es una interpretación o puede ser una interpretación.

Concreto la pregunta: ¿es posible que, en el caso concreto del Canal, pueda haber interpretaciones diferentes y sorpresas como esta? Por lo demás, muchas gracias por la información.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Garbayo Berdonces): *Gracias, señor Amezketa. Por UPN, señora Otamendi, tiene la palabra.*

SRA. OTAMENDI CLARAMUNT: *Buenas tardes. Muchas gracias, señora Presidenta. En primer lugar, cómo no, quiero agradecer la presencia tanto del señor Consejero, señor Zarraluqui, como del señor Marcén y de la señora Erce, y no me queda sino agradecer la información y las explicaciones que nos ha trasmitido el Consejero acordes con el tema que nos ocupa esta tarde.*

Evidentemente, y de las palabras del Consejero, se desprende que esto es una interpretación jurídica entre las diferentes partes implicadas en el contrato, que está recurrido dentro del Tribunal Supremo y que, evidentemente, tendremos que esperar a ver lo que dice la sentencia, acatarla en su momento, como todas las sentencias judiciales y, una vez haya que ejecutar esa sentencia, tratar de que se ejecute de la manera menos lesiva para los intereses del Gobierno y, cómo no, para todos los ciudadanos de Navarra. Hay que esperar a que salga esa sentencia y, cuando salga, ya veremos las valoraciones que se hacen. Por mi parte, nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Garbayo Berdonces): *Gracias, señora Otamendi. Por el Partido Socialista, tiene la palabra la señora Esporrín.*

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: *Muchas gracias. Buenas tardes y gracias por la información y damos la bienvenida, una vez más, al Consejero Zarraluqui y al equipo del departamento que le acompaña. Yo lo veo claro, pero hay una duda que se me plantea. En cuanto a la valoración de lo que hay que pagar, cuando salió publicado –he mirado en otros medios de comunicación–, hablaban de un sobrecoste de 60.000 euros al año y usted nos ha facilitado la cantidad de 76.842, que también ha mencionado el señor Amezketa. ¿Podría explicar a qué podría corresponder este cambio en las cifras?*

En cualquier caso, a mí me parece que una cosa es la previsión Cuando tú vas a hacer una obra o cualquier encargo que haces, se hace una previsión. Luego, los hechos son los que realmente se pagan. A veces, en general, suele ser más que menos, más allá de que ahora las obras sí que están licitando por más barato que el precio que a veces sale en el pliego pero, en muchas ocasiones, luego la realidad supera el proyecto y entonces se paga sin ningún problema.

Entonces, a mí me parece que lo justo, respetando, por supuesto, la sentencia del Tribunal Superior de Justicia, sería pagar por lo que se ha obtenido en realidad, más allá del proyecto. La diferencia no es tanta en cuestión de metros y seguro que la empresa está ganando bastante con el peaje en la sobra, por lo tanto, nos parecería de justicia que la sentencia del Tribunal Supremo apoyara la tesis del Gobierno de Navarra, que compartimos.

Esperamos la sentencia y deseamos que sea favorable a los letrados y a la opinión del Gobierno de Navarra, con la que coincidimos plenamente, y no nos queda más que esperar y agradecer su información. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Garbayo Berdonces): *Gracias, señora Esporrín. Por Aralar/Na-Bai, señor Longás, tiene la palabra.*

SR. LONGÁS GARCÍA: *Gracias, señora Presidenta. Señorías, señor Consejero y equipo, arratsalde on. Bueno, yo no sé si es poco o mucho. Es, en términos de coste, un 1,47 por ciento más al año, que como se construye sobre el vacío, es 1,47 de rentabilidad financiera añadida para la empresa. Teniendo en cuenta cómo están las cosas y que incluso Alemania está pagando tipos negativos por su deuda a cinco años, no es moco de pavo; que ahora nos estamos peleando por tipos del 1 por ciento. Entonces, hoy, aumentarle a una empresa su rentabilidad sobre el canon –el CEICS, lo que paga– en un 1,5 por ciento, está bien porque eso va todo a rentabilidad financiera.*

Eso es algo sobre lo que habría que reflexionar porque, en esto de los peajes en la sombra que se han ido adjudicando, yo creo que ha habido algunas de esas cosas que se han discutido y que la propia Cámara de Comptos ha discutido que iban encaminadas directamente a incrementar la rentabilidad financiera de esas operaciones y, de hecho, ya hemos visto algún pelotazo financiero a cuenta de alguna de estas empresas, y eso es porque son muy rentables.

Por lo demás, no hay mucho que decir. Nos ha planteado los objetivos. Son discutibles, los hemos discutido mucho tiempo, pero hay uno, entre los objetivos que ha definido usted, que es transferir los riesgos de la construcción y explotación.

Por lo que hemos visto y por algún riesgo que parece que hay incluso de que esta concesionaria demande al Gobierno de Navarra porque el Estado no ha continuado con la autovía y está teniendo menos tráfico del que pensaba que debía tener, yo, al final, no sé realmente quién asume los riesgos, y esta es otra situación en la que se da eso, porque resulta que el Gobierno de Navarra va a pagar por unos metros no construidos y, si se hubieran construido más metros, desde luego, no me cabe ninguna duda, como ha dicho usted, de que la empresa concesionaria los habría reclamado. Eso, por un lado.

Por otro, yo no lo sé, no estoy puesto en cuestiones técnicas, no sé si un error de seiscientos

metros es un error, si se debe a que ha habido modificaciones de trazado sobre el proyecto original… no lo sé, sería otra cuestión que me gustaría saber: si se debe a algún tipo de error o a modificaciones en el trazado, porque también sería distinto. Yo no sé si es poco o mucho, pero un error de seiscientos metros, con los medios técnicos que hay para hacer estos proyectos, yo creo que es mucho si realmente no ha habido modificaciones. El juicio sobre lo que ha ocurrido sería distinto.

En cualquier caso, a mí me parece un poco de chiste la sentencia por mucho que, siempre, cuando se habla de una sentencia, haya que decir que la acatamos aunque no nos guste –la acatamos porque no queda otra– porque, de alguna manera, lo que viene a sostener es que, si la realidad no se compadece con la teoría o la teoría no se compadece con la realidad, peor para la realidad. Es un poco absurdo, sobre todo cuando se trata de un canon que está específicamente ligado al mantenimiento de la infraestructura.

En ese sentido, la argumentación de la sentencia y el fallo de la sentencia es bastante sorprendente, y yo lo que espero es que, al final, el Tribunal Supremo de la razón al Gobierno de Navarra porque, insisto, aunque parezca una tontería, en términos financieros, para una empresa que se dedica a estas cosas, no es ninguna tontería y para el Gobierno de Navarra tampoco debería serlo. Nada más y gracias.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Garbayo Berdonces): *Gracias, señor Longás. Por el Partido Popular, señor Villanueva, tiene la palabra.*

SR. VILLANUEVA CRUZ: *Gracias, Presidente, y gracias también al señor Consejero y al equipo que le acompaña. Algún malpensado podría decir, quizá, que la sentencia está dictada para que sea recurrida. Probablemente, aunque hay algunas cuestiones y algunos argumentos jurídicos de los que aporta el Gobierno que, sinceramente, tumba la sentencia y, probablemente, al menos desde mi punto de vista, con acierto, como es el del enriquecimiento injusto, donde me da la impresión de que el Gobierno no acierta con la argumentación.*

Es cierto que hay otras consideraciones que yo supongo que el Gobierno reiterará y ampliará en el correspondiente recurso, y esperemos que por el bien de todos el resultado dentro de unos años sea favorable y, por lo tanto, a los navarros no les cueste más de lo que debe costarles esta obra y el correspondiente peaje en la sombra.

Yo le voy a hacer dos o tres preguntas o reflexiones que me gustaría, si fuera posible, que respondiera, que son cuestiones que afectan al propio departamento y que me parece que usted, como Consejero, aunque, evidentemente, se encuentra con este asunto de manera involuntaria, obviamente, y sorpresiva, tiene la obligación, al menos, de aclararnos.

Me gustaría saber, en primer lugar, qué tipo de explicaciones han dado las personas responsables del pliego. Me parece que es un asunto importante porque el Consejero no hace el pliego, eso está claro, aunque sea el responsable último del departamento. Pero a mí me parece importante que, en cuestiones de administración y, sobre todo, de dinero público, se empiece también a clarificar cuáles son las responsabilidades de todos y cada uno de los miembros que intervienen en un asunto como este, porque hay unas responsabilidades políticas que son obvias y ahí están y se reclaman con mucha frecuencia cuando deben reclamarse, pero a mí también me gustaría que se aclarara qué se ha hecho o qué se va a hacer o si hay alguna idea al respecto de las personas que han tenido responsabilidad en esto.

Evidentemente, con un recurso encima de la mesa, poco se puede hacer; se suspende la sentencia y, por lo tanto, queda suspendido también el propio enjuiciamiento o la propia petición de responsabilidades contra la persona o los técnicos que, en su caso, fueran responsables de esto, pero no cabe duda de que algo al respecto usted… A mí me gustaría que nos lo aclarara. Porque, mire, desde el punto de vista técnico, decía el señor Longás que seiscientos metros parecían mucho a la vista de los medios actuales y, sobre todo, dependiendo de las modificaciones del trazado. Estoy de acuerdo con él. Hay que ver cuáles han sido las modificaciones, pero, desde luego, todos podemos tener algunos amigos que son ingenieros y los metros y los kilómetros no se les escapan entre los dedos. Por lo tanto, yo creo que eso convendría aclararlo. Pero, desde el punto de vista jurídico y de la persona que elabora el pliego de condiciones, da la impresión, y, además, así lo dice la sentencia, de que omite determinadas precauciones en el contrato que son difícilmente comprensibles y, por lo tanto, cuando menos, por no ser malpensado, hay una negligencia que yo creo que el departamento debe depurar y, evidentemente, debe investigar.

Si no, de lo que estamos hablando en el fondo es de quién ejerce el control sobre aquellas personas que tienen responsabilidades concretas a la hora de elaborar determinados proyectos. A usted le controla el Parlamento y la opinión pública. Oiga, ¿y a un jefe de servicio quién le controla? ¿El departamento tiene capacidad suficiente para hacerlo? A mí me parece que es muy importante trasladar la responsabilidad a quien corresponde en cada caso. Si resulta que esto no se hubiera producido o no hubiera tomado el camino que ha tomado, a lo mejor nadie se habría enterado. Por

lo tanto, la negligencia habría tenido un efecto claramente positivo sobre la empresa y sin ningún tipo de cuestionamiento.

Y si un señor de una empresa comete un error y resulta que echa medio centímetro menos de capa de compresión de lo que debe echar, ¿quién le controla? ¿Qué garantía puede tener el ciudadano, a la vista de estas cosas, de que quien debe controlar desde el punto de vista técnico de la Administración lo está haciendo? Por lo tanto, a mí me parece que, más allá del recurso y de que todos esperamos que la sentencia sea favorable, yo le ruego a usted encarecidamente que nos responda y que podamos saber si tienen previsto tomar alguna medida concreta, si ha habido algún tipo de cuestionamiento interno o si, en el futuro, piensan hacerlo, porque, insisto, me parece que es lo fundamental de este asunto. Nada más y gracias.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Garbayo Berdonces): *Gracias, señor Villanueva. Por Izquierda-Ezkerra, señor Mauleón, tiene la palabra.*

SR. MAULEÓN ECHEVERRÍA: *Arratsalde on guztiei. Buenas tardes a todos y a todas. Voy a profundizar en alguna cuestión. Ya se ha aclarado la cantidad anual. ¿Va a ser fija durante esos treinta años? Es fija, ¿no? Eso es. Conviene aclararlo. Se había publicado que en treinta años eran, 1,8 millones. A razón de 76.800, me salen a mí 2,3 millones de euros, que son ni más ni menos que 381 millones de las antiguas pesetas, que seguro que alguna gente todavía se aclara mejor. Eso también es importante saberlo. Son 76.000 este año pero, ¿qué previsión hay a lo largo de los treinta años?*

A mí también me gustaría preguntar algo. ¿Es la primera noticia que se tiene de esto una vez conocida la sentencia pública? Porque, claro, yo por lo menos no he encontrado –igual usted nos lo puede aclarar– que se diera a conocer en su momento cuándo se puso la queja correspondiente por parte de la concesionaria o viceversa.

Desde luego, en aras de la transparencia, habría sido importante no solo conocer el fin del proceso, sino también el inicio. No sé si se llegó a conocer; yo, desde luego, lo desconozco. Lo digo para evaluar el grado de trasparencia con que se ha actuado en esta cuestión. Es decir, cuando alguien interpone un recurso y una queja por esta magnitud económica, desde luego, conviene conocerlo.

Efectivamente, le he creído entender, como decía el señor Villanueva, que hubo un asesoramiento externo para la elaboración del pliego de condiciones, ¿o se ha hecho por parte del personal propio del Gobierno de Navarra? ¿Se ha asumido alguna responsabilidad por parte de esa concesionaria o de ese asesoramiento externo? ¿Se va a exigir algún tipo de responsabilidad en el caso de que se pierda finalmente esta cuantía? Porque, claro, ¿hay algún tipo de seguro para este tipo de situaciones o, simplemente, como se dice popularmente, se come el marrón la Administración Pública? Desde luego, yo creo que si hacemos caso a la sentencia, que es lo que en principio tiene más credibilidad, lógicamente, porque para algo es una sentencia, de momento, tiene razón la empresa concesionaria y, de momento, tenemos… ya nos aclarará usted la cuantía exacta pero, si fuera esa cantidad al año, son 2,3 millones de euros.

Por lo tanto, ese elemento me parece muy importante. Yo lo que interpreto de sus palabras es que no se ata lo suficientemente en el pliego que, en el caso de que, finalmente, la obra no tenga el recorrido que se marca en dicho pliego y que, por cuestiones de mejora de tramos o de acortamiento de los tramos, tengamos una construcción más corta –cosa positiva: menos gasto, etcétera–, si eso no estaba bien atado para que luego, a la hora de pagar, se tuvieran en cuenta precisamente las mejoras que se van haciendo a lo largo de la obra, el negocio para la concesionaria es redondo. Ya de por sí es un sistema bastante beneficioso para la concesionaria, pues si, además, todo lo que se ahorren en kilómetros también es a beneficio de ellos, estamos apañados.

Finalmente, le quiero hacer una pregunta que, desde luego, tiene más que ver con no volver a cometer estos mismos errores: ¿cuánto costó y cuánto vamos a pagar, en sus estimaciones, al final, por esta obra? Y la pregunta asociada: ¿cuánto nos habría costado con un sistema de financiación tradicional, no a través del peaje en la sombra? Desde luego, son preguntas también que, a la hora de evaluar este sistema, resultan muy pertinentes. En su momento, la Cámara de Comptos, como saben, hizo un informe, bastante demoledor a mi juicio, en el que decía que en vez de no llegaba a cuatrocientos millones íbamos a pagar más de mil trescientos por la autovía del Camino. Que yo sepa, esta obra aún no está auditada por Comptos pero, si tenemos esas cifras, me gustaría conocerlas. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Garbayo Berdonces): *Gracias, señor Mauleón. Para contestar a todas las preguntas y solventar las dudas, tiene la palabra el señor Consejero, el señor Zarraluqui.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Muchas gracias a todos. Son preguntas interesantes. A algunas podré contestar y a otras no porque, lógicamente, yo he venido a contestar sobre lo que me preguntaban y no a hablar del concepto completo de la autovía y todas sus*

circunstancias. Pero, bueno, algunas cosas las puedo cerrar.

En primer lugar, hay una pregunta concreta que me hace el señor Amezketa relativa al Canal de Navarra a la que no puedo contestar porque el Canal de Navarra no está en mis competencias, desconozco los pliegos y las circunstancias que rodean a la contratación a efectos de poder contestarle. Por lo tanto, lo siento mucho, pero aquí no puedo aportarle nada que pueda resolver esa duda que tiene usted.

Coincido con el señor Longás en el sentido de que uno podría plantearse si esta sentencia hace o no justicia. Parece que la justicia está del lado de pagar por lo que corresponde, por el mantenimiento de la longitud de tramo que corresponde y no por algo que, a todas luces, a mi modesto juicio –yo no soy experto jurídico ni mucho menos, no tengo la carrera de Derecho–, parece deberse a un error puntual de quien redacta el contrato, concretamente, no tanto el pliego; el pliego, en definitiva, parece lógico que establezca una longitud a efectos de que todos los concursantes se atengan a una cifra determinada y las ofertas sean homogéneas, pero el transcribir esa cláusula literalmente al contrato, cuando, además, en el contrato existen otras contradictorias, no parece lo más acertado. Hasta ahí, yo creo que el tema es bastante claro.

Por ir por orden, la señora Esporrín me pregunta a qué se debe el incremento. Bueno, yo lo que no sé realmente es a qué se debe la cifra que salía en el periódico. Seguramente, habría sido un cálculo apresurado o algo por el estilo. Yo lo que he hecho es preguntar al servicio que controla el coste de los cánones y supervisa, por lo tanto, lo que pagamos anualmente, cuál es su estimación en relación con ese pago y esta es la cifra que me ha dado como más ajustada.

Esta cifra, evidentemente, no es fija –y ahí le respondo a usted– en la medida en que el pago de este canon por el CEICS tiene diversos factores que inciden en su cuantía para arriba o para abajo. Esta sería la cuantía idónea, digamos, si todo estuviera perfectamente conservado, si no existieran accidentes, porque los accidentes penalizan. Hay una serie de penalizaciones que afectan al pago y que reducen la cantidad que abona el Gobierno de Navarra. Por lo tanto, vamos a suponer que esta es la cantidad máxima que se pagaría en el caso de que todo fuera como la seda y la infraestructura estuviera perfectísimamente bien mantenida de aquí a treinta años.

Señor Villanueva, la argumentación del Gobierno de Navarra, realmente, es la argumentación de sus servicios jurídicos, porque el Gobierno de Navarra no argumenta jurídicamente. Yo no tengo la capacidad de enjuiciar críticamente esa argumentación. Yo me atengo a lo que dice y ya está.

En cuanto a lo que dice de los responsables, si se ha abierto un proceso de investigación o se va a reclamar algún tipo de responsabilidad futura, yo le diría que el Gobierno de Navarra tiene y ha tenido innumerables pleitos en la historia. De hecho, incluso esta misma concesionaria ha interpuesto un recurso solicitando el equilibrio económico de la concesión porque, en contra de lo que se está diciendo aquí de que está ganando mucho dinero, es al contrario, están perdiendo mucho dinero a la vista de que los tráficos que transcurren por la autovía son muy inferiores a los que ellos preveían en su oferta económica y, por lo tanto, hemos tenido repetidas solicitudes de llegar a acuerdos amistosos en el tema de producir una modificación en la concesión que provoque que ellos tengan respiro y puedan sobrevivir el tiempo necesario hasta que esto se concluya.

Lo que más les afecta –ya, de paso, les amplío esta información–, a su juicio, y yo coincido parcialmente con este juicio, es que no está cerrado el trayecto entre Navarra y Huesca y, por lo tanto, en la autovía no se están recogiendo los tráficos que se podrían inducir por este motivo. Lógicamente, es así. Luego, si quieren, les enseño algunas cifras para que vean el déficit en que, teóricamente, se está incurriendo sobre las perspectivas de ingreso que tenía esta concesionaria.

Volviendo un poco al tema de los pleitos, muchos de estos pleitos tienen consecuencias económicas para el Gobierno, lógicamente, en todos los ámbitos. Me da igual que sea en el de personal, que sea el de ordenación, que sea el que sea. La verdad es que no me he puesto a investigar, pero a mí no me suena, y llevo muchos años en la Administración, que se hayan exigido responsabilidades a los servicios jurídicos o administrativos por algún error, como parece que es el caso, que haya podido producir como efecto una cuestión como esta. Esa es la realidad.

¿Mal hecho o bien hecho? Si, efectivamente, esto ocurriese en una empresa privada, probablemente, la exigencia de responsabilidades sería otra, pero aquí tenemos el personal que tenemos, que es un buen personal, que actúa perfectamente, cuyo trabajo valoramos muy positivamente –y lo digo sinceramente: trabajan mucho y trabajan bien– e incluso, diría yo, que son extraordinariamente celosos– y eso lo puedo afirmar muy positivamente– en las exigencias que plantean en sus contratos y en sus pliegos, pero, mira por dónde, hace unos años, parece ser que alguien no cayó en la cuenta de que habían hecho un copia y pega y se habían dejado algo aquí. Eso tiene la apariencia de ser. No digo que lo sea porque tampoco tengo una constancia total.

Por lo tanto, de momento, yo al menos no he planteado –y se lo digo claramente a una pregunta directa que usted me hace– ningún procedimiento de exigencia de responsabilidades porque entiendo que no hay ninguna mala voluntad, entiendo que puede haber habido, si quiere usted, un fallo imperdonable –vamos a hablar entre comillas– que tiene unas consecuencias, evidentemente, si esta sentencia se confirma, que esperemos que no sea así.

Preguntaba el señor Mauleón que cuándo se interpuso este recurso. Yo tengo aquí anotado que se interpuso un recurso en la fase administrativa, ante el Gobierno, el 27 de abril de 2012. Fue entonces cuando el Gobierno conoció –yo no tenía en ese momento responsabilidades– que había un recurso en este sentido por parte de la concesionaria. Este recurso se resolvió por el Gobierno, estando yo de Consejero, el 7 de noviembre de 2012 y, contra este acuerdo de Gobierno, desestimando el recurso, se interpuso el contencioso-administrativo que hoy estamos examinando aquí.

No sé qué más decirles. Yo creo que he tocado casi todo pero, si quieren ver algunas cifras De una manera muy sencilla, en rojo estarían las previsiones de la concesionaria en cuanto a tráficos. Esta es la realidad hasta 2013. Por lo tanto, como ven, está muy alejada de sus perspectivas. Esto, si quieren verlo en cifras, estamos hablando, y añadiendo un año más, de que han tenido 75.000 vehículos menos de los 194.000 previstos en 2013 y 90.700 menos de los 214.000 previstos en 2014.

Por lo tanto, esto ha tenido un impacto en los importes que se han abonado y estamos aquí hablando de cifras totales. El año 2012 es un año especial porque no empieza a pagarse con el año, sino que la autovía entra en funcionamiento más tarde, pero en 2013 y 2014, si estaba previsto en su oferta recaudar las cantidades 22.271.000 y 23.428.000, han recaudado 15.000.000 y 15.122.000. Por lo tanto, unas diferencias en global, en los 3 años, de algo más de 19 millones de euros.

Esto no lo he metido porque son datos. Si quiere usted, se los doy. No hay ningún inconveniente, son datos públicos, o sea que no hay ningún problema en ello. Se pueden ver en presupuestos, etcétera. Con esto, concluyo y nada más.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Garbayo Berdonces): *Gracias, señor Consejero por sus explicaciones.*

Pregunta sobre las gestiones del Gobierno de Navarra para alcanzar acuerdos con compañías aéreas para reactivar el aeropuerto de Pamplona, presentada por la Ilma. Sra. Dª Ana Beltrán Villalba.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Garbayo Berdonces): *Pasamos al segundo punto del orden del día, que es una pregunta oral sobre las gestiones del Gobierno de Navarra para alcanzar acuerdos con compañías aéreas para reactivar el aeropuerto de Pamplona. La formula la señora Beltrán, por el Partido Popular. Señora Beltrán, tiene la palabra.*

SRA. BELTRÁN VILLALBA: *Buenas tardes. Gracias, Presidenta. Quiero saludar al señor Zarraluqui y al equipo que le acompaña. Bueno, ya saben que se presentó una moción en este Parlamento que fue aprobada, luego pasaré a hablar de ella, pero, en cualquier caso, esa moción hablaba de la importancia de nuestro aeropuerto, el aeropuerto de Noáin, como infraestructura vital para el crecimiento económico, para captar la inversión y, sobre todo, tenemos que tener en cuenta que una ciudad y, en este caso, también una Comunidad, sin actividad aeroportuaria, es una ciudad o una Comunidad que se puede decir que puede llegar un momento que esté prácticamente muerta en el sentido de crecimiento económico.*

En cualquier caso, hemos tenido conocimiento de que en los últimos años el descenso de actividad ha sido paulatino. También en este año 2015, a pesar de haberse amortiguado la caída, tal y como venía siendo en años precedentes, aun y todo, ha habido caída importante, a diferencia de otras comunidades u otras ciudades, sobre todo de aeropuertos cercanos y provincias limítrofes, que han experimentado todavía crecimiento en su tránsito de pasajeros.

Nuestro aeropuerto, con capacidad para un millón de pasajeros, ha tenido este ultimo año 138.000 y por eso la pregunta que le quiero hacer, señor Consejero, es qué gestiones ha hecho el Gobierno de Navarra dentro de sus competencias –no de lo que compete al Estado, sino de lo que compete al Gobierno de Navarra– para alcanzar acuerdos con compañías aéreas que puedan reactivar la actividad aeroportuaria y la frecuencia en los vuelos. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Garbayo Berdonces): *Gracias, señora Beltrán. Para contestar a la pregunta, tiene la palabra el señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Le diré, en primer lugar, que el Gobierno de Navarra también coincide con usted en que la reactivación del aeropuerto de Pamplona es de interés de nuestra Comunidad, y no solo por ser un factor de movilidad importante, sino también como vehículo para el desarrollo de una serie de actividades empresariales y turísticas que tienen que ver con muchas cosas, desde la asistencia a eventos a la propia movilidad de trabajo de muchas personas que tienen que salir y entrar de nuestra Comunidad utilizando los aeropuertos.*

De hecho, el tráfico de viajeros en Pamplona se ha caracterizado de una forma muy importante –probablemente sea el aeropuerto más caracterizado en ese sentido en toda España– por el tráfico de negocios. Es decir, los viajes de ida y vuelta han constituido una parte importante y, de hecho, lo siguen constituyendo, así como los viajes con conexión al exterior a través de Barajas en su momento, que siguen teniendo una importancia muy grande.

Consciente de esto, el Gobierno de Navarra ha tenido bastantes contactos a lo largo de estos años con distintas empresas aéreas, si bien es cierto que las circunstancias del mercado no eran las más idóneas para poner en marcha –vamos a decirlo así– un patrocinio turístico que permitiese consolidar algunas rutas o recuperarlas.

Hemos hecho especial hincapié en la constitución lo más rápida posible del Comité de Coordinación Aeroportuaria. Este comité se constituyó el 24 de marzo. Insistimos mucho ante el ministerio en que se constituyera porque entendíamos que era un marco idóneo para conseguir que las acciones que se tomaran en relación con el aeropuerto fueran algo más que las que podía dar el Gobierno de Navarra.

Los tráficos a los que usted se refiere en estos últimos años han tenido un cambio de tendencia bastante esperanzador en este último año 2014. A pesar de la impresión que se pueda tener, después de años de caer dos dígitos, el año pasado la ruta Madrid-Pamplona –no estoy hablando del conjunto de viajeros– se ha recuperado un 1 por ciento. Esto, cuando estábamos perdiendo dos dígitos cada año, es un cambio de tendencia muy importante. Se ha alcanzado, además, una media de un 60 por ciento de ocupación y, en los siete últimos meses, la demanda ha crecido un 7 por ciento. Por lo tanto, estamos viendo que, como en otros sitios, con la recuperación económica se está recuperando el tráfico de pasajeros.

En ese sentido, hemos reiniciado algunos contactos y esperamos poder anunciar dentro de un tiempo, que esperamos que sea breve, la puesta en marcha de nuestro objetivo fundamental en estos momentos, que es la recuperación de la ruta a Barcelona, porque el gran defecto que tenemos en Pamplona es que no tenemos conexión con este hub, *y quizá alguna mejora más que pudiera derivarse de las negociaciones que estamos llevando. Nada más.*

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Garbayo Berdonces): *Gracias, señor Consejero. Señora Beltrán, por el Partido Popular.*

SRA. BELTRÁN VILLALBA: *Gracias, señor Zarraluqui. Me va a permitir que diga que poquito se ha podido hacer, poca esperanza me cuenta que pueda haber de mayores líneas, que no solo la de Barcelona, que parece ser que es la que está más madura para el año 2015.*

La verdad es que imagino que no es fácil conseguir que operen determinadas líneas aéreas en Navarra, pero hay una reflexión que me imagino que usted habrá hecho y a ver si nos puede lo contar ahora: ¿por qué aeropuertos cercanos –San Sebastián, incluso Logroño, que también ha crecido, etcétera– pueden conseguir lo que nosotros aquí no podemos conseguir? ¿Qué dan ellos que no damos nosotros? Nosotros tenemos que ser aeropuerto fundamentalmente receptor, está claro, porque, como bien ha dicho, el tráfico fundamental ha sido hasta ahora de negocios, y debería seguir por ese camino.

En cualquier caso, me gustaría saber qué dan ellos que no podemos, no queremos o no sabemos dar nosotros, alguna de las tres opciones. Imagino que no querer dar no será, pero para algo sirve mirar qué pueden hacer bien el resto para intentar nosotros hacerlo aquí.

También ha dicho que el crecimiento se debe a la recuperación económica. Bueno, pues bienvenido sea, pero no solo tenemos que dejarlo a la recuperación económica sino que tenemos que intentar conseguir que haya más líneas que operen en el aeropuerto.

En cualquier caso, en la moción que se aprobó en este Parlamento, se acordó preparar un plan de acción, de promoción, de colaboración público-privada. ¿Se ha hecho algo sobre ese plan? ¿Se ha llegado a algún acuerdo? ¿Hay un planteamiento concreto a un año? ¿A cinco años? ¿Hay algo que haya surgido de dicha moción?

La verdad es que, señor Consejero, ya sabe usted que el tráfico aéreo preocupa, no solo a los Parlamentarios sino a muchas empresas de esta Comunidad. Preocupa mucho que ese aeropuerto no tenga vida y lo que no demos aquí, al final se lo van a llevar otros. Nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Garbayo Berdonces): *Gracias, señora Beltrán. Para contestar, tiene la palabra el señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *El plan de colaboración público-privada se está desarrollando, lo está llevando Sodena, que ha realizado ya bastantes acciones, es un poco la encargada de promoverlo. Ha tenido contactos con empresas para conocer su interés de participar de una forma u otra en la recuperación del aeropuerto y, por lo tanto, digamos que está en marcha.*

Mañana hay una reunión del Comité de Coordinación Aeroportuaria en la que, seguramente, se vean los avances; yo en este momento no los tengo para exponérselos, pero sí soy consciente de lo

que está haciendo Aena en este sentido. También me consta que Aena va a tener contactos con distintas líneas aéreas ahora en Fitur porque así está programado y, por lo tanto, esperamos que de aquí pueda salir alguna cosa.

Usted ha hecho algunos comentarios que me gustaría matizar. Pregunta que por qué es tan difícil traer a algunas líneas aéreas aquí. Hombre, para empezar, en algunos sitios tienen población que no tenemos aquí, y eso marca alguna diferencia de nuestra Comunidad con otras. En segundo lugar, hay otras comunidades que tienen líneas aéreas pero ponen mucho dinero, no es gratis. Y algunas de las que ponían mucho dinero ahora están dejando de poner y se van a quedar sin líneas aéreas porque esto es una cosa muy frágil y muy artificial. Si usted pone en la mesa diez millones de euros, llena esto de líneas aéreas, pero ¿hasta cuándo? Si no se sostiene por sí mismo. Abrir líneas aéreas, sostener líneas aéreas sin pasajeros para que, de vez en cuando, vuele alguien a algún sitio no tiene mucho sentido.

Yo le podría poner muchos ejemplos de cómo se están sosteniendo artificialmente algunas líneas aéreas y yo, particularmente, no soy partidario de abrir la chequera y empezar a soltar. A mí, particularmente, no me parece el mejor camino, cada cosa tiene su momento. Evidentemente, es posible que tengamos que poner dinero, pero, si tenemos que poner dinero para abrir la ruta de Barcelona, con dos frecuencias diarias, nos va a costar la mitad de lo que le está costando a Logroño tener abierta una frecuencia a Madrid. Fíjese usted por dónde. ¿Por qué? Porque Logroño es la mitad que Pamplona, es así, y por lo tanto, los viajeros de Logroño son muy pocos y aquí hay, posiblemente, mayor demanda.

Una cosa es que estratégicamente nos interese conectar a hubs *y otra cosa es que vuelos a Londres y a Dusseldorf igual no tienen mucho sentido desde el punto de vista del análisis económico, no se sostiene, es artificial. Eso es un poco lo que le quería trasmitir en cuanto a esa reflexión. Nada más. Gracias.*

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Garbayo Berdonces): *Gracias, señor Consejero. Solo queda dar las gracias por sus explicaciones y su asistencia al señor Consejero, el señor Zarraluqui, al señor Marcén y a la señora Erce y, no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión. Gracias.*

(Se levanta la sesión a las 17 horas y 32 minutos.)