



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2015

X LEGISLATURA

Núm. 754

Pág. 1

## FOMENTO

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CELSO LUIS DELGADO ARCE**

**Sesión núm. 43**

**celebrada el miércoles 18 de febrero de 2015**

Página

### ORDEN DEL DÍA:

- Solicitud de prórroga de los trabajos de la subcomisión de estudio y análisis del sistema ferroviario español, de conformidad con lo dispuesto en la norma tercera de la Resolución de la Presidencia del Congreso de 26 de junio de 1996. (Número de expediente 154/000010) ..... 2
- Comparecencia del señor secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (Gómez-Pomar Rodríguez), para:
- Informar sobre la entrada de capital privado en AENA, Aeropuertos, S. A. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/001656) ..... 2
  - Que explique los planes de privatización de AENA. A petición del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/001042) ..... 2

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro y cinco minutos de la tarde.

**SOLICITUD DE PRÓRROGA DE LOS TRABAJOS DE LA SUBCOMISIÓN DE ESTUDIO Y ANÁLISIS DEL SISTEMA FERROVIARIO ESPAÑOL, DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN LA NORMA TERCERA DE LA RESOLUCIÓN DE LA PRESIDENCIA DEL CONGRESO DE 26 DE JUNIO DE 1996. (Número de expediente 154/000010).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, comenzamos la sesión de la Comisión de fomento. En primer lugar vamos a abordar el primer punto del orden del día, que es un trámite administrativo pero importante que conoce la Mesa y portavoces, que se reunió el pasado día, por el que acordamos trasladarles a todos ustedes la solicitud de prórroga de los trabajos de la subcomisión de estudio y análisis del sistema ferroviario español, de conformidad con lo previsto en la norma tercera de la resolución de la Presidencia del Congreso de 26 de junio de 1996. Como conocen sus señorías, el 28 de febrero de este año concluye el plazo que el Pleno del Congreso nos dio para realizar los trabajos en esta subcomisión y efectivamente hemos cumplido la primera parte de los mismos, que fue la recepción de comparecencias en Comisión, y ahora procede que realicemos el trabajo de elaboración de ese documento. Todos los grupos parlamentarios presentes en la subcomisión hemos considerado que era necesario solicitar una prórroga por otros seis meses más, hasta el final del presente periodo de sesiones. Como es preceptivo lo traigo a la Comisión para que si no hay ninguna posición en contra aprobemos esta propuesta. **(Asentimiento)**. Queda aprobada por asentimiento de la Comisión.

**COMPARECENCIA DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ), PARA:**

- **INFORMAR SOBRE LA ENTRADA DE CAPITAL PRIVADO EN AENA, AEROPUERTOS, S.A. A PROPUESTA DEL GOBIERNO. (Numero de expediente 212/001656).**
- **QUE EXPLIQUE LOS PLANES DE PRIVATIZACIÓN DE AENA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 213/001042).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al segundo punto del orden del día, que en este caso es recibir la comparecencia del secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, quien va a informar sobre la entrada de capital privado en AENA, Aeropuertos, Sociedad Anónima. Lo hace a petición propia y también a petición del Grupo Parlamentario Mixto.

Una vez más damos la bienvenida a don Julio Gómez-Pomar a esta su casa, y sin más le damos la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Gómez-Pomar Rodríguez)**: Muchas gracias, señor presidente, señorías. Efectivamente comparezco ante esta Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados a petición del Gobierno y de algún otro grupo parlamentario para explicar el proceso de entrada de capital privado en AENA, las razones del Gobierno para abordarlo de la forma en que lo ha hecho y el momento actual en el que nos encontramos.

AENA, S. A., es hoy en día una empresa pública viable gracias al trabajo y al esfuerzo que hemos realizado en los últimos tres años. De hecho, ya en 2013 entró en rentabilidad por primera vez alcanzando un beneficio neto de 597 millones de euros. Ha duplicado el resultado bruto de explotación en dos años, ya que ha pasado de los 883 millones de euros de 2011 a 1.610 millones de euros en 2013. Hasta septiembre de 2014, últimos datos auditados y disponibles, el Ebitda obtenido por la empresa también ha mejorado considerablemente al haber aumentado un 15,4 % respecto al mes de septiembre de 2013, alcanzando los 1.463 millones de euros.

Se ha mejorado la eficiencia en la gestión, con un recorte del gasto de 319 millones de euros entre 2011 y septiembre de 2014. Se ha mejorado la generación de caja como nunca antes se había hecho, al pasar de menos 511 millones de euros en 2011 a más 1.066 millones de euros a septiembre de 2014. Y se ha mejorado la relación Deuda/Ebitda, pasando de un 13,8 % en 2011 a un 6,1 % en junio de 2014. El saneamiento financiero de AENA es lo que nos ha permitido afrontar la entrada de capital privado de hasta un 49 % de su capital social.

Por otra parte, el sistema aeroportuario español es clave, como conocen sus señorías, para nuestra economía. Basta recordar que el turismo supone un 11 % de nuestro producto interior bruto y 4 de cada 5

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 3

turistas que nos visitan entran en España por avión, un sector que da claras muestras de recuperación, como lo demuestra que en 2014 nuestros aeropuertos han recibido casi 196 millones de pasajeros, un 4,5 % más que en 2013. Esta tendencia positiva continua en este mes de enero con 11,5 millones de pasajeros, un 5,3 % más que en enero de 2014.

Dentro de este marco general la razón del Gobierno para incorporar el capital privado en el accionariado de AENA tiene que ver con un doble objetivo: garantizar por una parte la integridad de la red del sistema aeroportuario español y, por otra, fortalecer y racionalizar su gestión. Esta red es estratégica, ya que es la garantía de la vertebración territorial del país, de la movilidad de los ciudadanos y la que soporta una infraestructura esencial para la industria turística. Por ello, nuestro modelo de entrada de capital privado mantiene la integridad de la red de los aeropuertos españoles porque, señorías, el modelo elegido para AENA es muy diferente al que estuvo a punto de realizarse en 2011. En aquel momento se aprobó la creación de dos sociedades concesionarias de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat; se trataba de dos sociedades mercantiles cuyo 90 % del capital pasaba a manos privadas. Estas sociedades privadas asumirían la gestión de los respectivos aeropuertos pero además las competencias que correspondían al Estado como concedente —supervisión y control— las perdía a favor de otras dos sociedades cuya creación no llegó a constituirse.

El modelo de entrada de capital privado que nosotros hemos llevado a cabo es muy diferente. Otros grandes operadores europeos como Aéroports de París o Fraport (aeropuerto de Frankfurt), han demostrado que la entrada de capital privado, manteniendo la mayoría en manos públicas, ha supuesto un refuerzo de su capacidad para explotar sus instalaciones y para competir en el contexto internacional en términos de eficiencia y crecimiento. El actual proceso de entrada de capital privado, que por cierto ya estaba previsto en el Real Decreto-ley 13/2010, se puso en marcha con total transparencia con el Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, y posteriormente la Ley 18/2014 de 15 de octubre.

La red de aeropuertos se configura como un servicio de interés general a través de una doble vía: estableciendo la integridad de la red, que no podrá desmembrarse, fijando el marco al que se someten la totalidad de los aeropuertos a través del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), cuya aprobación corresponde al Consejo de Ministros y donde se determinarán los estándares de capacidad de infraestructura y de calidad del servicio, las inversiones previstas en periodos quinquenales, los niveles máximos anuales de ingresos por pasajero y los incentivos o penalizaciones por el servicio prestado.

En estas normas se procede también a la segregación entre AENA, S. A., S.A. y Enaire que, como ente público empresarial poseedor del cien por cien de las acciones de AENA en el momento de su creación, ha sido declarado agente privatizador. En su seno se ha constituido la comisión de dirección de todo el proceso con las funciones ejecutivas necesarias para su desarrollo, presidida por el secretario de Estado que les habla e integrada por la Oficina Económica del presidente del Gobierno, por el Ministerio de Economía y Competitividad y por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. La comisión fijó el pasado 8 de julio las bases del proceso, que se articula en dos fases: una primera para la venta de hasta un máximo del 21 % del capital de AENA a unos socios de referencia y una segunda, desarrollada en paralelo, consistente en una OPV, una oferta pública de venta, en principio del 28 % del capital de AENA y si no llegara a colocar el 21 % a través del proceso de socios de referencia, el sobrante de dicho proceso, de manera que se alcance un total de colocación con ambos procesos de hasta un 49 % como máximo del capital de AENA.

Las bases del proceso fueron sometidas a la consideración del Consejo de Ministros, órgano que en su reunión de 11 de julio de 2014 adoptó el acuerdo de autorizar a Enaire el inicio de los trámites para el proceso de venta de capital social de AENA. Dicho acuerdo fue adoptado previo informe del Consejo Consultivo de Privatizaciones de 26 de junio, en el que se concluía que tanto las fases ejecutadas hasta la fecha de emisión del informe como el diseño de la operación se adaptaban a los principios de publicidad, transparencia y concurrencia. Siguiendo también estos principios se ha llevado a cabo la selección del asesoramiento legal, financiero y de comunicación para esta operación: Una UTE, formada por Lazard y N+1, para el asesoramiento financiero, el despacho de Pérez-Llorca para el asesoramiento jurídico, Mayer Brown Internacional para el asesoramiento jurídico internacional y finalmente, como coordinadores globales para la colocación de la OPV, se ha contratado a cinco bancos: Morgan Stanley, Goldman Sachs, Merrill Lynch, Banco de Santander y BBVA.

Por la comisión de dirección se han adoptado también otros acuerdos y decisiones relativos a los órganos de gobierno corporativo y política de dividendos, necesarios para el desarrollo de la operación. El primer paso fue la selección de los socios de referencia. Esa selección se llevó a cabo en dos fases, de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 4

invitación y de selección propiamente dicha. La invitación se centró en la acreditación de los requisitos de solvencia adecuados, exigidos en el pliego de invitación, entre ellos estaba la existencia de unos fondos líquidos mínimos disponibles para invertir de 250 millones o el compromiso de entidades bancarias para otorgar dicha financiación, un activo total mínimo de mil millones y otros parámetros mínimos de actividad para las empresas de gestión de inversiones y de servicios de inversión.

La fase de invitación fue superada por cuatro solicitantes que fueron invitados por Enaire a acceder a la fase de selección. Se trataba de la Corporación Alba, Faero (Ferrovial), The Children's Investment Fund Management (TCI) y Norges Bank. Estos solicitantes suscribieron el correspondiente compromiso de confidencialidad, prestaron una garantía de cuatro millones y se les facilitó el pliego de selección y el acceso al Data Room de AENA.

La selección de socios de referencia, de conformidad con el pliego, se realizó sobre seis criterios: el precio máximo o cap. Las ofertas deberían contemplar un precio máximo o cap por acción, que sería el compromiso máximo de pago que asumiría el oferente, en términos de euros por acción; en caso de que el precio de la OPV fuese superior al precio máximo o cap ofertado por un inversor de referencia, como así ha ocurrido finalmente, quedarían excluidos de la privatización y se extinguiría el contrato de compra-venta. El respaldo a la OPV y la credibilidad del inversor. El mantenimiento de la inversión —las ofertas debían incluir un compromiso de mantenimiento de la inversión de un mínimo de un año— y los participantes podrían ofrecer un compromiso de mayor duración. Una prima sobre el precio de la OPV pero sin que en ningún caso pudiera ser superior al cap y la amplitud de la horquilla de compra. Los invitados deberían comprometerse a adquirir, con mínimo fijo del 5 % del capital de AENA y podían ofertar la adquisición de un máximo de hasta el 11 %, además del posible compromiso de no adquisición de acciones adicionales, que tenía también su correspondiente valoración.

Finalmente solo presentaron ofertas Corporación Alba, Faero y TCI. Tras la evaluación de las ofertas, y siguiendo los criterios anteriores, la comisión de dirección del proceso, en su reunión del 14 de octubre de 2014, acordó realizar la adjudicación del 21 % del porcentaje de las acciones de la siguiente forma: Corporación Alba un 8 %; Faero un 6,5 %; TCI un 6,5 %. Una vez efectuada la adjudicación a los socios de referencia por el importe máximo destinado a dicha fase, el 21 % del capital social de AENA, el alcance de la OPV se circunscribía, en principio, al 28 % restante.

Como sus señorías conocen, el precio finalmente de la OPV fue superior al precio máximo o cap ofertado por todos los socios de referencia, por lo que la fase de la OPV alcanzó finalmente el conjunto del 49 % del capital social de AENA. La OPV se ha estructurado en dos tramos: un tramo institucional para inversores cualificados, que representa el 90 % del total de la OPV y un tramo minorista que representa el 10 % de la OPV y que a su vez se subdivide en dos subtramos, un subtramo minorista general, que representa el 90 % del tramo minorista y un subtramo para empleados, que representa el restante 10 % del tramo minorista. Para el desarrollo de estas actuaciones se constituyó el correspondiente sindicato bancario en el que participaban, entre otros, los cinco coordinadores globales antes referidos. Asimismo, para la colocación del tramo minorista, como entidades colaboradoras participan la práctica totalidad de las entidades financieras españolas.

Antes de iniciar el proceso de la OPV, previo registro del folleto por la Comisión Nacional del Mercado de Valores y el consiguiente periodo de formulación de mandatos de compra, se recabó nuevamente el dictamen del Consejo Consultivo de Privatizaciones, como trámite previo a la aprobación por el Consejo de Ministros de la operación. Dicho informe fue emitido el 23 de octubre de 2014, informe en el que el órgano consultivo concluyó que todo el proceso, la selección de los socios de referencia y el diseño de la OPV se había adaptado a los principios de publicidad, transparencia y concurrencia.

Respecto a la contratación de la auditoría y la elaboración de las cartas de conformidad sobre las cuentas de AENA se plantearon dos cuestiones: si existía alguna incompatibilidad entre la condición de emisor de las cartas de conformidad y la de auditor de la compañía y si era adecuado el procedimiento seguido por AENA para llevar a cabo la contratación de la citada empresa auditora. Respecto al primero de ellos, de acuerdo con lo previsto en el artículo 5 del Reglamento 537/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, sobre los requisitos específicos para la auditoría legal de las entidades de interés público, no existía causa de incompatibilidad para el emisor de las cartas de conformidad por el hecho de ser la firma auditora legal de la compañía.

En relación con el procedimiento de adjudicación, la práctica internacional, los plazos de validez de las cartas de conformidad, ciento treinta y cinco días desde la fecha de cierre de los estados financieros, así como los informes de los gabinetes jurídicos recabados por AENA, aconsejaban la contratación de la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 5

propia empresa de auditoría de la compañía mediante un procedimiento negociado. Sin embargo, el criterio de la Abogacía General del Estado fue que el procedimiento más adecuado, habida cuenta de la condición inicial y final de AENA de empresa pública, era el concurso restringido. Por esa razón se tramitó un nuevo expediente, publicado el 12 de noviembre de 2014, a través de un procedimiento restringido y de urgencia, previo informe favorable de la Abogacía General del Estado. A dicho procedimiento de licitación concurrieron tres firmas auditoras: Price Waterhouse, Coopers, Ernst & Young y KPMG. Finalmente solo Ernst & Young presentó oferta, resultando la adjudicataria del contrato.

Como consecuencia de todo lo anterior, fue necesario redefinir el calendario, fijando como objetivo poder iniciar la cotización el 11 de febrero de 2015, dentro de los ciento treinta y cinco días siguientes a la fecha de cierre de los estados financieros intermedios, el 30 de septiembre de 2014, plazo que la legislación norteamericana otorga para la validez de las *comfort letters*, las letras de conformidad, que han de emitir los auditores en su trabajo de remisión. Ernst & Young concluyó su trabajo sin salvedad.

En relación con el monto total de la operación, de acuerdo con el diseño inicial, el número de acciones ofrecidas era de 38.181.818, ampliable en un máximo del 10 %, 3.818.182 acciones adicionales para el supuesto de que las entidades coordinadoras globales ejercitasen la opción de compra conocida como el *green shoe*, para facilitar las prácticas de estabilización del precio de la acción. La suma arroja 42 millones de acciones, que representan el 28 % del capital social de AENA; de ellas, 34.363.636 acciones correspondían al tramo de inversores cualificados, 90 %, y 3.818.182 acciones al tramo minorista, 10 %.

Quisiera dar algún detalle significativo del subtramo para empleados. El precio minorista de empleados tiene un descuento del 10 % sobre el precio minorista de la OPV; la inversión mínima de los empleados es de 1.500 euros, mientras que la inversión máxima es de 15.000 euros. Por tanto, el máximo descuento que un empleado podría obtener es del 10 % de 15.000 euros de inversión máxima. De dicho tramo están expresamente excluidos los directivos de la compañía.

Volviendo al desarrollo del proceso, el 15 de enero se formularon por el consejo de administración de AENA los nuevos estados financieros de propósito especial correspondientes a los ejercicios 2011, 2012, 2013 y los estados financieros intermedios a 30 de septiembre de 2014, previo informe favorable de Ernst & Young. El 20 de enero se aprobaron el folleto y el International Offering Memorandum por el Consejo de Administración de AENA y la comisión de Enaire de dirección del proceso de privatización. En esta misma fecha se suscribieron los contratos de colocación y agencia con las entidades colocadoras del tramo minorista; el BBVA fue el designado como banco agente. El 23 de enero, previo informe de la Comisión delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, la operación fue autorizada por el Consejo de Ministros; el mismo día 23 el folleto informativo fue registrado por la CNMV.

Tras el visto bueno otorgado por el Consejo de Ministros y el registro del folleto informativo por la CNMV, y como es práctica habitual en operaciones de salida a Bolsa, varios miembros del equipo gestor de AENA visitaron las principales plazas financieras —Londres, Nueva York, París, Frankfurt y Madrid— para reunirse con inversores institucionales, exponer los datos fundamentales de la compañía y medir el potencial interés de dichos inversores en la OPV.

Muestra del enorme interés suscitado por la operación de salida a Bolsa y que más tarde se ha visto reflejado en el nivel de suscripción y en la calidad de la base accionarial de la compañías, el equipo de AENA, en el transcurso de las dos semanas inmediatamente posteriores al registro del folleto, mantuvo reuniones con más de 425 instituciones financieras, tanto de forma individual como en reuniones de grupo de más de 170 asistentes.

Permítanme ahora, señorías, referirme brevemente al proceso de determinación del precio de la OPV. Inicialmente, tras los informes emitidos por los analistas Merrill Lynch, Morgan Stanley, Kepler Cheuvreux, Société Générale, ESN, Santander, Bankinter, HSBC, RBC Capital Markets, BBVA, Norbolsal, Renta 4, JP Morgan, y a la vista de las propuestas presentadas por los coordinadores globales contratados, los denominados *bookrunners* y los asesores financieros de la operación, la comisión de dirección, en su reunión del pasado 21 de octubre de 2014 fijaba la propuesta de rango de precios entre 41,5 euros y los 53,5 euros por acción, lo que arrojaba un valor patrimonial, lo que se conoce en la jerga financiera como un *Equity Value* de la compañía, entre los 6.225 millones y los 8.025 millones de euros. Posteriormente, el 20 de enero, antes de someter a la CNMV el folleto definitivo, la comisión nuevamente, conforme a la propuesta presentada por los coordinadores globales contratados, los *bookrunners* y los asesores financieros, procedió a fijar el rango de *Equity Value* entre 6.450 y 8.250 millones, lo que suponía un rango de precio por acción de entre 43 y 55 euros. Para ello, los asesores tuvieron en cuenta la evolución de los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 6

mercados desde el mes de octubre, contando a tal efecto con las actualizaciones de los informes efectuados por los analistas.

Iniciado el periodo de prospección de mercados el 26 de enero, el primer día se vieron cubiertos los libros de órdenes hasta el punto de que la CNMV solicitó a la compañía la publicación de un hecho relevante relativo a la excelente acogida, hecho que se hizo público el 27 de enero. Transcurrida la primera semana, a 2 de febrero, la oferta a un precio de 43 euros, estaba sobrecubierta en más de doce veces, y a un precio de 55 euros y englobando el 49 % del capital, estaba sobrecubierta en más de doa veces. Por ello, el 3 de febrero la comisión decide modificar el rango, fijándolo entre 7.950 y 8.700 millones de *Equity Value*, lo que representa un rango de precio por acción entre 53 y 58 euros, ya que a dicha fecha y referido al 49 % del capital de AENA, la oferta estaba cubierta en casi cuatro veces a 53 euros, en 3,4 veces a 55 euros y en 0,24 veces a 58 euros.

Tras la publicación del hecho relevante que supuso dicho cambio de rango, la demanda sigue incrementándose en la banda más alta del rango, y así, el 4 de febrero, a 58 euros la demanda cubre 2,79 veces la oferta; el 5 de febrero, 3,56 veces y el 6 de febrero 4,6 veces. El día 9 la oferta a 58 euros estaba cubierta 5,09 veces, con 383 órdenes de compra, por importe de 373.831.491 de acciones. El 9 de febrero se determinó el precio de la operación, 58 euros por acción, y se suscribió el contrato de aseguramiento con las entidades coordinadoras.

Les expongo a continuación los resultados de la colocación del tramo institucional y minorista. Sobre el total de 150.000.000 de acciones, el 28 % inicial de la OPV se refería a 42.000.000 de acciones. Con la incorporación de las acciones de los socios de referencia, finalmente la OPV abarcaba un conjunto de 73,5 millones de acciones, el 49 % del capital social, de los que al tramo institucional correspondieron 63.000.000 de acciones, al subtramo de empleados 119.434 acciones y al subtramo minorista 233.698.748 acciones. La suma de los tres da un total de 66.818.182 acciones, que sumadas al *green shoe* de 6.681.818 acciones, el 10 % arroja el total referido de los 73,5 millones de acciones.

El tramo institucional se colocó en su totalidad. Para el subtramo de empleados se recibieron 843 peticiones válidas, por un importe de 6.341.092 euros; estas peticiones se han convertido a títulos, dividiendo cada petición entre 52,20 euros, precio máximo de la oferta minorado por el descuento del 10 % señalado, quedando la demanda en este subtramo en 119.434 acciones, que se han adjudicado en su totalidad.

En relación con el subtramo minorista general, las 262.394 acciones no adjudicadas en el subtramo para empleados, se ha incorporado al subtramo minorista general, quedando el subtramo con un total de 3.698.748 acciones. Entre mandatos y solicitudes se recibieron 92.738 peticiones, por un importe de 1.069.000 millones de euros. No se ha rechazado ninguna petición en este subtramo, se ha hecho la conversión a títulos dividiendo cada petición entre 58 euros, precio máximo de la oferta, quedando la demanda en este subtramo en 18.246.685 acciones.

En el primer paso de este proceso se ha hecho una primera adjudicación de 25 acciones, equivalente a la petición mínima, a todas las peticiones y quedando pendiente de adjudicar 1.474.448 acciones, y después se ha hecho el reparto proporcional para la demanda no satisfecha. El 11 de febrero se inicia la cotización de AENA en bolsa.

Creo, señorías, que les he hecho un relato detallado del proceso de incorporación de capital privado a AENA. La demanda de compra de acciones, tanto desde las instituciones financieras como desde los ciudadanos, es una muestra de la confianza de los mercados en AENA, en la forma en la que se está gestionando y en el potencial que como primera empresa gestora de aeropuertos en el mundo tiene. La acogida de la operación y la forma en la que se ha llevado a cabo muestran también la confianza y el respeto que España ha recuperado y está transmitiendo a los inversores y a los mercados internacionales.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno de los grupos parlamentarios. En el Grupo Parlamentario Mixto van a repartir su tiempo. En primer lugar intervendrá la diputada doña Ana Oramas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Gracias señor secretario de Estado. Impactada. Impactada porque *Expansión Económica* y *Cinco Días* nos dan una información y cuando el secretario de Estado de Infraestructuras ha venido a otra cosa.

Hace año y medio esta portavoz pidió la comparecencia de la ministra para que explicara las razones de la privatización de AENA, que discutiera los distintos modelos de gestión aeroportuaria y además que se entrara en diálogo también con las comunidades autónomas. Año y medio. Nadie del Gobierno ha comparecido en esta Cámara para dar una explicación de la mayor operación financiera del Gobierno

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 7

durante año y medio y usted, secretario de Estado, viene cuando todo está hecho. Y viene hoy a decirnos número de acciones, coma cinco, coma dos; eso lo hemos leído en *Expansión*, en *Cinco Días*, nosotros venimos a otra cosa. Empiezo mi intervención.

Ustedes han ignorado en este proceso que hay tres comunidades autónomas —Canarias, Cataluña y el País Vasco— que tienen un artículo en sus estatutos de autonomía, que forman parte del marco constitucional, que dice claramente que serán competencias de la comunidad autónoma la gestión de los aeropuertos de interés general cuando no se haya reservado la gestión directa el Estado. Como sabe, la Comunidad Autónoma de Canarias activó dicho artículo, y no solo eso, la Comisión Nacional del Mercado de Valores no ha tenido más remedio que advertirlo en el folleto de salida de AENA a Bolsa.

El Gobierno asegura basarse legalmente en el Real Decreto 13/2010, aprobado en la pasada legislatura, pero oculta deliberadamente que en el preámbulo del mismo se indicaba, como propósito normativo, abrir vías para la gestión individualizada de los aeropuertos a través de la creación de filiales o el otorgamiento de concesiones de gestión, modelo común en Europa, en Estados Unidos, en Canadá o en Australia, donde no existe el planteamiento monopolístico que mantiene España, que terminará teniendo problemas en materia de defensa de la competencia y profundas repercusiones para el futuro del servicio aeroportuario.

La Comisión Nacional del Mercado de la Competencia realizó un informe que se alinea con las tesis que defendemos los grupos nacionalistas. En ese análisis se subraya, como un aspecto negativo, que las principales decisiones sobre las variables relevantes se toman centralizadamente para todos los aeropuertos, limitando en gran medida la posible competencia entre infraestructuras aeroportuarias que contribuirían a precios más eficientes, mayor calidad y mayores beneficios para los usuarios —Comisión de la competencia—. Todo ello conlleva una falta de tratamiento individualizado de cada aeropuerto, un desincentivo a la eficiencia económica, posibles subvenciones cruzadas y una menor correlación entre inversiones y tráfico. No lo dice la diputada de Coalición Canaria, que pueda ser una indocumentada, lo dice el mayor órgano de regulación de la competencia de este país. Rueguen que no haya una sentencia europea que declare el modelo centralizado de AENA como contrario a las normas de la competencia y el coste que ello supondría para el Estado.

Empecemos. Primero dijeron ustedes que privatizaban AENA porque sus deudas eran insostenibles y había que mejorar su gestión. Falso, la compañía cerró 2014 con 1.800.000 de euros de beneficio, suficiente para asumir la deuda contraída, pero además la salida a Bolsa con esa subida de más de un 20 % hace que esa arruinada AENA, con capitalización bursátil de 10.500.000 millones, sea ya la segunda empresa del mundo en su sector y la primera de Europa. O sea que ni era una ruina ni su deuda inasumible.

Ustedes dijeron que era importante que AENA tuviera un núcleo duro, estable, y adjudicaron el 21 % al servicio de referencia; incluso usted dio los criterios para la adjudicación, una oferta de mantenimiento de la inversión durante un periodo, porque era importantísima la estabilidad de la empresa. Pocos meses después se desdican, eso ya no es prioritario y lo importante es ingresar más, y nos encontramos con que el núcleo duro ahora será un fondo buitre, especulativo, que será el mayor accionista. ¿Eso es dar estabilidad? Por cierto, esos fondos han ganado 800.000.000 en solo dos días. Especulación en una empresa estratégica para España y vital para Canarias.

Continuo. Ustedes nombran a consejeros independientes, ¿cuál ha sido el criterio para la elección de esos consejeros? Ahora le hablo de Canarias. Para nosotros los aeropuertos no son algo para hacer caja, para nosotros los aeropuertos son los instrumentos más potentes de la economía canaria. Vivimos de la conectividad y del turismo; en 2013 han ganado con los ocho aeropuertos canarios 320.000.000, con una política de tasas aéreas fuera de mercado con respecto a nuestros competidores turísticos. Y mientras tienen esos beneficios, están paralizadas inversiones importantísimas. Le hablo de la ampliación de la pista de Lanzarote, donde no pueden entrar los aviones que por tamaño necesita la economía y solicitan los touroperadores; de la nueva terminal de Tenerife-Sur, que está terminada hace varios años, que fue una inversión importantísima y no se ha puesto en funcionamiento porque no hacen una pequeña inversión de conexión, y Tenerife-Sur, el cuarto aeropuerto de España, ganando millones de euros, tiene una actuación y de servicio a los turistas tercermundista. Hablamos de la segunda pista de Tenerife-Sur, donde no se ha encargado ni el plan director. Hablamos de la nueva pista de Gando, de la ampliación de la pista de El Hierro. No solo eso, su política monetarista ha llevado a no ampliar el horario de Fuerteventura, demandado por todos los sectores —touroperadores, económicos e institucionales—, ha llevado a la eliminación de servicios médicos permanentes, con consecuencias trágicas, como ha sucedido en fechas recientes, o a condicionar los servicios meteorológicos, tan importantes en la isla y con el perfil de sus

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 8

aeropuertos, dejándolos en mínimos operativos. ¿Están garantizadas esas inversiones que le he nombrado en los próximos años como un obligado cumplimiento? ¿Lo ha puesto en los planes de inversión? ¿Una política de tasas competitivas está garantizada o, como me dijo alguien del PP está garantizado solo el que no subirán en los próximos tres años?

El objetivo de la empresa ha sido y será, más todavía en los próximos años, ganar dinero, desgraciadamente. Hemos dejado AENA en manos de fondos especulativos y desde luego el futuro de Canarias no puede depender de fondos buitres. Nos va en ello nuestra economía, nuestro empleo y la conectividad, no solo de Canarias con el exterior sino de los canarios entre islas, porque nosotros cogemos el avión para ir a trabajar, para ir a los hospitales, para ver a la familia, incluso para llevar a nuestros muertos, y eso hace que aeropuertos como el de El Hierro, La Gomera o La Palma, ganen o no dinero, tendrán que mantener su operatividad porque eso es Canarias, lo entienda o no lo entienda el Partido Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno de la diputada del Bloque Nacionalista Galego, doña Rosana Pérez Fernández.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Señor Gómez-Pomar, antes de nada he de decirle que nuestro grupo, el Bloque Nacionalista Galego, al igual que otros grupos de la Cámara, habíamos solicitado reiteradamente la comparecencia de la ministra a lo largo de este último año y medio precisamente para que nos diese explicaciones de lo que pretendía hacer el Gobierno y de cómo estaba transcurriendo ese procedimiento, cuáles eran sus objetivos. Finalmente no ha comparecido la ministra, nosotros desde luego seguiremos insistiendo en esa comparecencia pero tampoco confiamos en que nos vaya a decir nada distinto de lo que nos ha dicho usted que, por cierto, señor Gómez-Pomar, mi compañera de Coalición Canaria ha dicho que se ha sentido impactada por su intervención y realmente yo tengo que decirle que me he sentido bastante molesta.

Usted ha venido a relatarnos aquí una serie de hechos que desde luego ya conocemos todos y todas por los medios de comunicación. Nadie hasta hoy ha venido a dar explicaciones sobre cuál es el objetivo, cuál tenía que ser el procedimiento, nadie ha hablado con los grupos políticos, nadie ha hablado con las comunidades autónomas, y ahora usted es el fiel y vivo reflejo efectivamente de la política de hechos consumados de este Ministerio de Fomento y desde luego de este Gobierno. Y no solo, señor Gómez-Pomar, no se ha tenido en cuenta a los grupos de esta Cámara, sino que tampoco se han tenido en cuenta a las comunidades autónomas que están viendo cómo el Gobierno entrega, una vez que ha entrado en beneficios, una empresa pública a los fondos de inversión y no acepta, sin embargo, que instituciones como las propias comunidades autónomas accedan a esa gestión y puedan seguir haciendo política aeroportuaria bajo el control público. Nosotros lo hemos solicitado, hemos solicitado la paralización del proceso de privatización y la apertura de un diálogo con las comunidades autónomas para la implantación de un modelo de gestión aeroportuario descentralizado.

La secretaria general de Transportes, la señora Librero, ha sido la encargada de decir no a la solicitud de este grupo para abordar el traspaso de la gestión de los aeropuertos a las comunidades autónomas, ¿y sabe usted con qué argumento? Leo textual: Un todo, mejor que las partes. Esta ha sido —está en el «Diario de Sesiones» de esa comparecencia en particular— la respuesta de la secretaria de Transportes. Pues bien, ahora han procedido ustedes a la partición de ese todo y no han tenido escrúpulos en transferir, pero en este caso al sector privado, casi la mitad de AENA. Permiten que empresas privadas, incluso de capital extranjero, efectivamente, sean las que asuman los aeropuertos y, por lo tanto, competencias que podían seguir estando en manos públicas, en manos de las comunidades autónomas, empresas privadas que solo están, a nuestro criterio, supeditadas a un único interés, que es la rentabilidad.

Le pregunto, señor Gómez-Pomar, ¿en qué creen ustedes que va a beneficiar este modelo al interés general? Desde luego, no va a permitir una gestión donde la planificación de las rutas se gestione desde la cercanía y desde las necesidades económicas y sociales de los ciudadanos, como podría existir si la gestión fuese de las comunidades autónomas. Señor secretario, ¿acaso creen que va a preservar y garantizar este modelo un servicio público fundamental para la economía y la cohesión territorial? ¿Van a garantizar los inversores la permanencia de muchos aeropuertos que en términos estrictamente económicos no se consideren rentables? O, por ejemplo, ¿van a garantizar el número de rutas o las rutas existentes no rentables para los intereses de los inversores, pero sí para los usuarios? Después de ver, señor Gómez-Pomar, lo que está haciendo el Gobierno con la sanidad, la educación y los servicios sociales, como comprenderá, al BNG no le sorprende el afán privatizador de este Gobierno, lo que no

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 9

significa que no nos alarme que después de haber llevado a cabo un plan de saneamiento en los últimos años, y después de que AENA obtuviese beneficios en los últimos dos, ahora privaticen ustedes lo que es rentable. Y yo me hago la pregunta que se hacen millones de ciudadanos dentro del Estado español, ¿con qué afán? ¿Cuál es el objetivo de esta privatización, ya que las condiciones de la compañía, según ustedes mismos admiten, han mejorado?

La ministra de Fomento ha dicho en alguna ocasión que la venta de la mitad de AENA es —y cito textual— para prepararla para competir en el mercado exterior. No sé si usted está en condiciones de explicarnos a qué se refiere la ministra con estas afirmaciones; en todo caso, este traspaso de patrimonio público a manos privadas, ¿en qué va a mejorar, señor Gómez-Pomar, la calidad del servicio? Porque, vistos los antecedentes de privatizaciones en otros sectores como el de la telefonía o el de la energía, que sí sirvieron para hacer caja por parte del Estado, en nada han mejorado el servicio de los usuarios. ¿Cree usted, señor secretario, que va a influir esta privatización de alguna manera en la seguridad —cuestión fundamental para todas las personas usuarias y no usuarias del transporte aéreo—, cree usted, insisto, que esta privatización va a influir en la seguridad de las operaciones aéreas?

Nos gustaría que nos explicase en qué situación quedan los trabajadores y trabajadoras de la compañía que en los últimos años —y desde luego este es uno de los motivos que ha influido en la mejora de la situación económica de AENA, que hasta ahora ya se han visto afectados con importantes recortes y también con importantes ERE— y cómo les afectará esta privatización. Al inicio de su intervención usted ha dicho que la mejora de la situación económica de la compañía en estos últimos años es fruto de un gran esfuerzo por parte del Gobierno. Habrá que reconocer, dentro de ese gran esfuerzo del Gobierno, también el esfuerzo al que han obligado a los trabajadores y trabajadoras de AENA.

De cara al futuro, señor Gómez-Pomar, ¿está entre los planes del Gobierno la privatización total de AENA? Probablemente usted no esté en condiciones de contestar a esto, por eso pedíamos la presencia de la ministra. De todas formas usted entenderá que a la vista de los antecedentes —voy terminando, señor presidente— tengamos sospechas fundadas de que pueda ser ese el objetivo. Usted lo ha dicho también, señor Gómez-Pomar, la red aeroportuaria que hasta ahora conformaba AENA es de una importancia estratégica para la economía, y yo añado: también para la vertebración del territorio y desde luego un factor clave para garantizar la movilidad de los ciudadanos. Si esto —usted lo dijo en su primera intervención— es lo que reconocemos todos, aunque algunos dudo que lo hagan con convencimiento, ¿cómo se justifica esta operación que acaban de consumir y que, a nuestro juicio, tendrá gravísimas consecuencias en determinados territorios? ¿Cómo van a explicarla a los ciudadanos en un momento en que el tráfico aéreo está al alza, la compañía obtiene beneficios y la recuperación económica, según ustedes, está en marcha? Expliquen ustedes, si son capaces, los verdaderos motivos de esta expropiación en toda regla de un sector que todos los expertos prevén que va a aumentar en pasajeros y, por lo tanto, también en ingresos de una forma significativa, unos ingresos y unos beneficios que ustedes, el Gobierno, no solo no permite que sigan en el ámbito público del Estado, sino que también niegan esa posibilidad a las comunidades autónomas.

Al final, señor Gómez-Pomar, estamos en lo de siempre con los gobiernos del Partido Popular: entrega de servicios públicos a empresas privadas y perjuicio para los de siempre; es decir, para la inmensa mayoría de los ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno de la portavoz y diputada del Grupo Parlamentario Vasco, EAJ-PNV, doña Isabel Sánchez Robles.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Respetado secretario de Estado, no se enfade por lo que le voy a decir porque voy a ser extraordinariamente contundente. Tengo la sensación, de verdad se lo digo, de que ustedes creen que estos diputados y diputadas somos tontos y tontas o cuando menos pretenden tomarnos el pelo. Soy consciente de la contundencia de lo que le estoy diciendo.

En esta Cámara hemos solicitado reiteradamente los distintos grupos parlamentarios la comparecencia, tanto de la ministra como de usted mismo, para informar sobre el proceso de privatización de AENA. Hemos tenido conocimiento de lo poquito que sabemos, no sé si bien o mal, a través de los medios de comunicación. Tengo que reconocer que usted nos ha impartido durante su disertación un extraordinario máster sobre el procedimiento de contratación, recogido en la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. Ha sido una excelente intervención en ese sentido, ha hablado de publicidad, de transparencia y de concurrencia; probablemente concurrencia haya habido, publicidad probablemente en los medios de comunicación, pero ante esta Cámara ninguna. Le diré que esta es una Cámara política y yo, por formación,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 10

conozco bien los procedimientos de contratación, los conozco bien; creo que no era lo que le estábamos requiriendo desde los escaños de este Parlamento, no era eso, queríamos conocer las razones políticas que han llevado al Gobierno a poner en marcha una operación de este carácter, que probablemente, si nos las hubieran explicado adecuadamente, las hubiéramos podido comprender y hubiéramos podido, de alguna manera, ejercer este derecho a la legítima defensa, que tenemos además como diputados electos y en representación de la ciudadanía, exponiendo nuestras argumentaciones, y no ha sido así.

Como le decía, le agradezco la exhaustiva exposición que ha hecho sobre cuáles han sido todos los pasos dados, o la mayoría de ellos, en lo que es el procedimiento de contratación, pero, perdone, esta no es una Cámara para que ustedes vengan a contarnos cuál es el acto procesal de una operación tan importante como es la privatización de AENA y eso me hace revelarme y encontrarme enormemente enfadada. Además, le voy a decir una cosa, ha comparecido usted, pero se ha reiterado la petición desde hace mucho tiempo de comparecencia de la propia ministra, de la ministra Pastor, que además de ministra es diputada y que le debe un respeto, como le decía, a esta Cámara.

Le voy a trasladar, una vez más, algo que ustedes en su momento no quisieron escuchar. En esta Comisión de Fomento se debatió una iniciativa a instancias del Grupo Parlamentario Catalán y de este grupo, el Grupo Parlamentario Vasco, EAJ-PNV, incorporando enmiendas también de los compañeros canarios, y creo que los argumentos quedaron claros. No hemos tenido respuesta a ninguno de ellos. Le comentaré nuevamente lo que en aquel momento les trasladamos. El Gobierno ya en su día, hace muchos meses, anunció a los cuatro vientos la decisión de llevar a cabo un proceso para la entrada de capital privado en AENA Aeropuertos, S.A., y le reitero que lanzada además la operación a día de hoy no hemos tenido ni una palabra de aclaración en esta Cámara. Mutis por el foro de la ministra, y cómo le decía, también diputada, señora Pastor. Sinceramente, me parece que es una afrenta grave en términos democráticos, el Parlamento español, y además para ustedes, es el máximo órgano de representación popular, por lo tanto, no me cabe en la cabeza entender que hayamos tenido que estar leyendo la prensa para poder saber cómo iba la operación y después asistir aquí a este relato, como le decía. Denos participación en la mesa de contratación y así nos vamos enterando de una manera más cercana, porque no tiene ningún sentido que no haya habido ni una referencia de las razones políticas que han impulsado esta iniciativa. Creo que ha habido una indiferencia intolerable ante las reiteradas solicitudes de información, que queremos denunciar, y un desprecio, como les decía, a estos diputados y a estas diputadas.

En definitiva, el Gobierno en su momento propuso aprobar un texto legal, como usted ha señalado, para la creación de un marco regulatorio, que ustedes denominan DORA —que a mí me suena más a dibujos animados chinos o a una cosa de estas, pero queda bonito—, a los efectos de establecer cada cinco años los niveles de calidad del servicio, los estándares de capacidad de los aeropuertos, las condiciones mínimas de servicio, las inversiones y el marco tarifario, usted lo ha comentado. La base jurídica de esta operación se centró en el Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo, que fue un decreto además de color socialista. Al final se pretendía la privatización del 49 % del capital de AENA Aeropuertos, S.A., reestructurándolo, como ha comentado, en un 28 %, que se colocaría en Bolsa —todo esto lo sabemos por los medios— a través de la OPV famosa, y un 21 % que se licitaría mediante publicidad y concurrencia para obtener ese núcleo estable de accionistas seleccionados, situando el hito final de la operación en noviembre de 2014. Estamos en febrero de 2015 y es la primera referencia que tenemos desde el Gobierno sobre cómo se ha desarrollado o cuáles son las pretensiones, formales por lo menos, de desarrollo de la operación.

Lo que está en cuestión aquí, como le decía, en términos políticos es el modelo aeroportuario por el que opta el Gobierno, que tiene como base dos posicionamientos políticos para nosotros de gravedad irreversible y que además hemos visto consumados en la formalización del proyecto y es la quiebra de las legítimas aspiraciones que catalanes, vascos o canarios teníamos con respecto a la posibilidad de gestionar nuestros aeropuertos —en Euskadi en concreto con un proyecto que ya está diseñado, que se fundamenta en un aeropuerto, tres terminales y en una estrategia de diversificación que puede posicionar adecuadamente nuestras terminales y no tener los problemas que, por ejemplo, en este momento se están registrando con el aeropuerto de Foronda—, un proyecto, el que ustedes han lanzado, que además contraviene las directrices marcadas por la Unión Europea y por supuesto por los más contrastados eficientes sistemas de gestión aeroportuaria. Como usted bien sabe, su modelo es único en Europa y nada tiene que ver con lo que están haciendo otros países, que, por supuesto, dan participación tanto a

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 11

las autoridades regionales como a las propias cámaras de comercio y como a otros agentes económicos relevantes que creemos que pueden ser incentivadores precisamente de esa actividad aeroportuaria y, por lo tanto, de la conectividad y de la competitividad de los territorios y regiones.

Supongo que no les es ajeno y que conocen que los estatutos de autonomía de nuestras respectivas comunidades, Cataluña, Canarias y, por supuesto, Galicia, junto con el de Euskadi, asumen la gestión de los aeropuertos de interés general, la posibilidad, cuando el Estado no se reserve su gestión directa. La verdad es que a finales de los setenta, cuando eran redactados y pactados, nadie podía imaginar que recurriendo cómo hemos oído en esta Cámara a disculpas de índole administrativa, la definición de qué es una sociedad mercantil, cuándo se mantiene el sector público, cuando es pública, cuando es pública-privada, se vetaría de facto la competencia autonómica de gestión aeroportuaria en un escenario en el que el 49 % del capital de la sociedad es privado, es privado vía todas estas particiones, vamos a decir, de la representación societaria en lo que va a ser el futuro de la sociedad. Al margen de consideraciones políticas —yo les diría que cosas de la ingeniería neoliberal y jacobina del PP—, de hecho, en los términos del pacto estatutario, la única alternativa a la gestión integral de los aeropuertos por el Estado era la gestión autonómica de los mismos, no su privatización con carácter previo. Esa fue la base de ese pacto de convivencia constitucional y estatutario que con este proyecto se está rompiendo de facto por el continuo desvalor de esos estatutos de autonomía, que de alguna manera constituía la seña de identidad de la política territorial de este Gobierno. Al final, ustedes nos están atando de pies y manos; si el día de mañana esa transferencia se produce, estará condicionando su privatización la posibilidad de adoptar decisiones sobre el modelo de gestión aeroportuario en nuestros territorios. Como les decía, además, quiebra toda opción de gestión individualizada de estos aeropuertos y al final ustedes dicen basarse en el Real Decreto-ley 13/2010, pero ocultan que su propio preámbulo, en el epígrafe quinto, subrayaba ya como propósito normativo abrir vías para la gestión individualizada de los aeropuertos a través de la creación de filiales o del otorgamiento de concesiones de gestión, vías en las que cabría aunar ambos propósitos de eficiencia y participación autonómica, a los que yo creo que es necesario referirse.

Esta gestión individualizada por aeropuerto —se lo comentaba antes— es un modelo común en Europa, donde no existe ese planteamiento monopolístico que mantiene el Estado, al final embozado en ese interés general, que en realidad abandona en favor del interés inversor privado cualquier cuestión de interés público. Nosotros les auguramos, con toda seguridad, que el modelo elegido acabará teniendo problemas en materia de defensa de la competencia lo que a su vez acabará acarreando profundas y graves repercusiones para el futuro del servicio aeroportuario en el Estado español, porque, como le decía, desde el punto de vista de la competencia o la concurrencia este proyecto es contrario a la política europea de libre acceso a las infraestructuras y consolida una forma de monopolio que no superaría ni de lejos la supervisión de la Comisión Europea ni del Tribunal de Justicia de la Unión.

En cualquier caso, señor Gómez-Pomar, de verdad siento haber tenido que ser tan contundente en mi intervención, pero creo que el Gobierno en esta ocasión, una vez más, ha actuado, diciéndoselo finamente, de una manera absolutamente opaca. Si me pongo un poco más contundente, le diría que ha actuado con premeditación, alevosía y nocturnidad, de espaldas a esta Cámara, de espaldas a las comunidades autónomas, que tienen el legítimo derecho, recogido en el bloque de constitucionalidad y en sus propios estatutos de autonomía, de optar por la gestión. Ustedes han preferido a la empresa privada que dar participación a las comunidades autónomas, y no solamente a las comunidades autónomas, a agentes municipales y a las cámaras de comercio, actores muy relevantes en lo que puede ser la activación del futuro económico y social de nuestras regiones, de nuestros países. No le quiero llamar naciones, por no colisionar, pero sinceramente creo que su opción es contraria a la competitividad y en este caso ha sido una mala opción. Lamento profundamente que no hayan tenido la valentía de venir a esta Cámara y desvelar las razones políticas que han impulsado la venta de parte de una sociedad, que, como decía la diputada del BNG, era en este momento superavitaria.

Gracias, presidente, por su generosidad; lamento haberme excedido en el tiempo de intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Tiene la palabra la diputada doña Monserrat Surroca i Comas.

La señora **SURROCA I COMAS**: En primer lugar, tengo que excusar la presencia del portavoz en esta Comisión, mi compañero Pere Macias, que justo en estos momentos está ocupado en otra Comisión y no puede asistir.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 12

En segundo lugar, querría poner de manifiesto, para que conste en el «Diario de Sesiones», igual que lo han hecho algunos portavoces que me han precedido en el uso de la palabra, y con los debidos respetos hacia la persona del secretario de Estado, e insistir en la necesidad de que habría sido necesario y oportuno que fuera la ministra la que hoy estuviera aquí y diera las correspondientes explicaciones sobre una operación de esta trascendencia, cual es la privatización de AENA. Por tanto, desde Convergència i Unió, queremos dejar constancia de ello porque consideramos que habría sido importante que hoy estuviera aquí la ministra.

Dicho lo anterior, entramos en la cuestión. Sabemos que hay esta privatización del 49 % del capital de AENA y esto supone un cambio importante. Es indiscutible que ahora hay un evidente ánimo de lucro, ya que los inversores, legítimamente, ¿qué van a hacer? Pues esperar beneficios. Por tanto, desde este cambio importante que ahora existe, se tendrán que aplicar las normativas, tanto española como europea, sobre competencia. Precisamente sobre la base de esta última, la justicia británica obligó a la empresa Ferrovial a vender dos de sus tres aeropuertos de Londres, debían competir entre sí. Es evidente que en España hay aeropuertos que entran en competencia por el mercado de vuelos y sobre todo esto sucede en Cataluña y en Madrid, que se disputan el mercado de vuelos entre España y Asia. Es evidente que al estar en una sola empresa tal competencia resulta del todo comprometida, por lo cual tarde o temprano las instituciones españolas o europeas o ambas a la vez, van a obligar a desprenderse de uno u otro aeropuerto. Sabiendo, señor secretario, que esto va a suceder de forma irremediable desde nuestro punto de vista, desde Convergència i Unió nos preguntamos por qué se ha procedido a generar un modelo que no se corresponde con el ejercicio de la libre competencia en el sector aeroportuario. Esta es una cuestión que preocupa a nuestro grupo, lo hemos manifestado en otras ocasiones y públicamente, y aparte de lo que ya hoy nos ha expuesto a lo largo de su comparecencia, le agradeceríamos que nos explicara todas las razones que han motivado esa decisión, sabiendo los antecedentes, como le he relatado, de lo sucedido con la empresa Ferrovial en Londres. Entendemos que es una cuestión muy importante que puede traer unas consecuencias negativas para el sector.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra su portavoz, don Juan Luis Gordo Pérez.

El señor **GORDO PÉREZ**: Bienvenido, señor secretario de Estado. En primer lugar, vayan mis respetos. Yo tampoco esperaba mucho más, porque todo lo que usted ha dicho aquí hemos tenido oportunidad de leerlo en la prensa salmón; por tanto, creo que tiene un débito con esta Cámara.

En segundo lugar, quisiera referirme a la no presencia de la ministra. Nuestro grupo ha pedido en dos ocasiones la comparecencia de la ministra porque nos encontramos ante la mayor operación de venta pública de los últimos diecisiete años. Si el Gobierno no comparece en una operación como esta, le pregunto ¿cuándo van a comparecer? ¿No tiene sentido que comparezca la ministra, que nos explique las razones, la táctica? Al fin y al cabo somos los representantes de los españoles, y lo que se manifiesta es miedo. Estoy de acuerdo con lo que se ha dicho, aquí se ha tenido más connivencia con los grandes inversores institucionales que con el pueblo español, porque ante una pregunta oral de este parlamentario en el último Pleno, me decían: Es que contamos con 90.000 pequeños inversores institucionales, sí, es verdad —por cierto, hicieron ese día unas plusvalías de 43 millones de euros—, pero los grandes inversores institucionales ese día se llevaron crudo nada más y nada menos que 836 millones de euros. Por favor, díganos quiénes eran esos inversores institucionales, porque eran muy poquitos.

Lo cierto es que nos hemos encontrado ante la venta de una de las grandes joyas de la corona y, además, nos hemos encontrado con un perfecto ninguneo parlamentario, y esto en democracia no vale, se llama déficit democrático. Y aun así tenemos la osadía de decir, también en la pregunta oral de la última sesión de control: qué pena que no tenga más tiempo para poderlo explicar. Señor secretario de Estado, no vale, no vale, no vale. Por tanto, espero que nos responda a algunas de las cuestiones, aunque es tarde, que le vamos a plantear.

Por otro lado, le diré que para el Grupo Parlamentario Socialista AENA es un gran activo, como es un gran activo para todos los españoles, porque el sector aeronáutico es estratégico para nuestro país, estratégico en lo económico y en lo social. En lo social porque permite la cohesión y la vertebración territorial del Estado y la conectividad de muchas ciudades españolas. ¿Qué ocurre? ¿Que aquellos aeropuertos que no sean rentables, como, por ejemplo, el de La Gomera y El Hierro, que no son rentables, que dan pérdidas, no tiene lugar un servicio público que permita su conectividad con el resto de las islas y de la Península? ¿Este es su modelo? Al mismo tiempo también le digo que, desde el punto de vista

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 13

económico, nos encontramos con que el sector turístico es clave en nuestro país y, por lo tanto, la gestión del servicio aeronáutico es fundamental, estamos nada más y nada menos que refiriéndonos al 7 % del producto interior bruto, con 140.000 puestos de trabajo y 6.000 empresas operando. Entendemos que es fundamental la titularidad pública, una titularidad pública que garantice, en primer lugar, ese servicio público, la calidad y la eficiencia del servicio y la viabilidad.

Lo que ha quedado claro en todo este proceso es que el Gobierno del Partido Popular tenía clara la hoja de ruta, era la hoja de ruta de la privatización. La salida a Bolsa ha sido un paso decisivo, pero tengo que recordar que fue el propio Ministerio de Fomento el que propuso al Consejo Consultivo de Privatizaciones una propuesta para privatizar el 60 % de la propiedad de la compañía, en tres pasos. Es cierto —y usted me lo desmentirá— que hubo discrepancias en el Consejo de Ministros, pero las discrepancias eran por el modelo de privatización, si se iba, como se ha dicho aquí, a un monopolio privado-público, con algún riesgo en el marco de la Unión Europea con la normativa o bien si al final se dividía en tres lotes que competían entre sí. Lo que está claro es que el Partido Popular, el Gobierno del Partido Popular quiere privatizar AENA, y lo va a hacer en dos pasos. Prueba de ello es que ustedes eligieron un núcleo duro, estable parece ser, institucional, donde el propio presidente de una de las empresas seleccionadas dijo públicamente que esto era el primer paso para llegar al cien por cien de la privatización. No sé si lo recuerda, lo habrá leído, como yo, y por tanto vamos a dar crédito. Si usted sigue la prensa salmón estos días, verá también como la prensa económica está descontando este primer paso y dice que la privatización no solamente consiste en salir un día con una emisión brillante de acciones, sino que hay que darle continuidad para llegar al momento culmen, con el cien por cien y sacar la máxima rentabilidad.

Aquí lo que hay claramente es un tacticismo electoral, un claro tacticismo electoral. Ustedes han decidido, ante la posibilidad de las elecciones, parar en el 49 % y después Dios proveerá. Además, le tengo que decir que con un cierto filibusterismo político —estamos acostumbrados—, porque yo he oído que esto se hace porque los socialistas lo hicieron —se lo he oído a la propia ministra en sede parlamentaria, en esta Comisión, hablando del peso y en el último turno, cuando ya nadie la podía replicar, porque forma parte también de esa forma de entender la vida parlamentaria de algunos o algunas—. Lo cierto es que ustedes sacaron un real decreto-ley, el Real Decreto-ley 8/2014, que es en el que lo sustentan, y al mismo tiempo dedicaron el capítulo 1 y prevén incluso la enajenación de aquellos aeropuertos que tengan un activo fijo neto inferior a 20 millones de euros, por el propio secretario de Estado.

Ustedes han querido presentarlo a la opinión pública como si esta operación tuviera una base en una iniciativa del Gobierno socialista y le tengo que decir que no, y usted lo sabe, porque ante una situación de riesgo de intervención económica del Estado, cuyos efectos hubiesen sido perversos, como hemos visto en países como Portugal o como Irlanda, se decidió sacar a la venta el 49 %, que, por cierto, nunca llegó a salir. El Gobierno socialista jamás llegó a privatizar nada y, por supuesto, cuando ustedes hablan de sociedades instrumentales, que también he visto como la ministra lo presentaba como la privatización de El Prat y Barajas, tengo que decirle que mienten, mienten porque lo único que buscábamos en ese momento, que tampoco se llegó a materializar, era la concesión de la gestión a dos empresas filiales, buscando al mismo tiempo la correlación entre la actividad económica, los entes institucionales y el sector aeroportuario, para que no ocurra lo que está ocurriendo en Castilla y León, mi tierra, donde los aeropuertos, como usted sabe muy bien, dan pérdidas año tras año, la actividad económica no está ligada al sector aeroportuario y al mismo tiempo la comunidad autónoma no quiere saber nada. Por tanto, era un factor clave, pero no era una privatización como ustedes quieren vender, era un paso para correlacionar, implicar, involucrar la gestión. Por cierto, una operación abortada por responsabilidad, porque en aquel momento... **(Risas del señor Ayala Sánchez)**. Sí, señor portavoz. En aquel momento, si hubiésemos vendido, lo hubiésemos malvendido como han hecho ustedes ahora, porque ustedes han malvendido AENA, han regalado AENA. Eso explica esa efervescencia, esa acogida que ustedes han presentado con ese aparato de propaganda que tienen, como el gran buque insignia de la recuperación económica. En esto hay que reconocer que son ustedes unos maestros, son ustedes auténticos maestros. Después le explicaré las cuentas públicas y, si quiere, usted y yo las repasamos, porque las cuentas públicas ustedes las están falseando totalmente. Me he entretenido en hacer un análisis de los estados financieros desde 2008 aquí y no puedo entender cuanto expresan.

Pero me interesa mucho más el modelo. ¿Qué modelo tienen ustedes de gestión aeroportuaria? No su modelo, sino qué modelo ofrecen a futuro. ¿Consideran que es necesario un órgano regulador? ¿Consideran necesaria la implicación de ayuntamientos, cabildos? Por cierto, tengo que recordar que en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 14

ese modelo que ustedes demonizan, la entonces presidenta de la Comunidad de Madrid, doña Esperanza Aguirre, era partidaria de implicar a la Comunidad de Madrid en la gestión. ¿Qué pasa? ¿Qué en función del entorno y la situación decimos una cosa u otra? Pero, por favor, dígame cuál es su modelo, ¿dentro del marco privado? ¿Consideran un órgano regulador? ¿Cómo darían entrada a los agentes económicos y sociales? En definitiva, cómo podemos optimizar la función de los aeropuertos y mejorarlo. Díganos, por favor, qué razones tienen para la venta, para la privatización. Yo le he explicado cuáles eran las razones del Gobierno socialista en su momento, hacer caja, era una auténtica necesidad, sin perder la titularidad pública. Lo único que he podido leer es mejora de la eficiencia. ¿Y en qué consiste la mejora de la eficiencia con la privatización de un 49 %?

He llegado también a oír al flamante presidente de AENA hablar del cambio de cultura en la gestión del personal. Díganos en qué consiste eso, cómo se cambia la cultura —me imagino que se está refiriendo a los valores empresariales, la flexibilidad—, explíquenoslo, por favor o ¿simplemente lo que iban buscando ustedes era quitarse el problema y buscar esos grandes amigos inversores institucionales?

Le agradecería que nos dijera en cuánto valoran ustedes la inversión en los últimos años. Le recuerdo que AENA en 2007 tenía una tasación de 31.000 millones de euros. **(El señor Ayala Sánchez hace gestos negativos)**. Aquí da la sensación de que a veces el inmovilizado material se volatiliza por arte de magia, con una función de disgregación exponencial porque, si no, no se puede entender, de la misma manera que de un día para otro los recursos propios en boca de la ministra pasan de un peso en el activo que no llega al 11 % a casi un 80 %, a no ser que se confundan los términos contables. Pero, por favor, explíquenoslo porque no lo podemos entender.

Me gustaría saber también, en su modelo, qué tienen previsto hacer con aquellos aeropuertos no rentables, Algeciras, Badajoz, Ceuta, El Hierro, La Gomera, Salamanca, cuál es su viabilidad, qué piensan hacer ustedes con esos aeropuertos.

He escuchado también a la ministra de Fomento hablar de despilfarro socialista, la última vez en el último Pleno, lo oímos todos. La ministra hacía referencia —tengo por aquí la palabra textual— a terminales faraónicos, despilfarrando dinero. Todavía recuerdo aquella imagen del 13 de febrero de 2004 del señor Aznar inaugurando la T-4 solamente la obra civil, pasando al satélite, la recuerdo, solamente la obra civil. Y también recuerdo el terminal de El Prat, la ampliación del terminal B, el terminal A, lo recordamos, y también recuerdo la ampliación del aeropuerto de Málaga. Hace pocos días he estado en Gran Canaria, por cierto que se ha ampliado, pero, ¿esto es despilfarro? ¿O es que el despilfarro es solamente cuando lleva una determinada marca? Dígame, ¿esto es despilfarro?, porque si es despilfarro busquemos responsables, pero lo bueno cuando me interesa es mío y lo malo siempre tuyo. No, no, esto no vale.

También he oído hablar estos días de internacionalización. Me gustaría saber en qué consiste la internacionalización que ustedes plantean. Tenemos quince participaciones en aeropuertos de fuera, especialmente en México y Colombia y también compramos el aeropuerto de Luton, pero yo no he visto un plan de negocio diseñado que nos permita el tránsito de viajeros, no he visto un plan, no lo he visto, sinceramente. No he pasado de ver la enunciación internacionalización, pero no sé si eso consiste en una especialización funcional, en protección de determinados aeropuertos, en buscar mercados, nuevos nichos, no lo he visto. Tengo la sensación de que son palabras simplemente volátiles, sin ninguna potencia.

He oído estos días —lo hemos oído todos los que hemos querido oír— hablar del milagro económico —ha hecho usted referencia a ello también—, hemos pasado de la quiebra a la situación de una compañía salvada y bien gestionada. Creo que usted es subinspector o inspector de Hacienda, no lo sé, y usted sabe que la quiebra es cuando el pasivo se come al activo, o así al menos lo he enseñado yo y me lo enseñaron. Por favor, dígame cómo está quebrada la compañía, dígame, analizando las masas patrimoniales y, si no, por favor, dejen de decir bobadas —bobadas, entre comillas—, que lo único que tienen por objeto es hacer política de baja intensidad o política de gestos inútiles, porque realmente no se corresponde lo que se dice con la situación real; no se corresponde. Por tanto, yo la verdad, por más que he analizado la evolución de las distintas masas patrimoniales desde el año 2008 a 2015 encuentro poca variación, y si quiere analizamos los ratios de solvencia, de liquidez, si quiere le doy los ratios. Por tanto, ¿a qué juegan ustedes? ¿A confundir? Me parece —y esto se lo digo muy en serio— una falta de respeto a los españoles cuando se utilizan expresiones y se ponen de manifiesto situaciones que no se corresponden con la realidad, aprovechando el desconocimiento lógico en la materia de un porcentaje muy alto de los españoles; es una falta de respeto que espero que corrijan.

Usted se ha centrado en gran parte de su intervención en la estructura, en la salida —nos ha hecho el relato, como usted ha definido— a Bolsa. Ustedes iniciaron un núcleo estable, con un objetivo, dar

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 15

estabilidad a la empresa, que no vendieran y, además, establecieron un rango; sin embargo, ¿qué objetivo tenía esto? Porque ese núcleo estable, Ferrovial, que parece ser que también iba buscando un experto, tampoco ha permanecido. Sinceramente, estoy perdido, no sé dónde querían ir ustedes. Lo que sí tengo claro es que querían un primer paso de privatización minoritaria para pasar a una privatización mayoritaria con alguna compañía experta. Pero, ¿qué ha ocurrido, si han movido los rangos? En estos momentos, si mis informaciones no fallan, el único grupo que tiene un 10 % es TCI, el The Children's Investment Fund, es el único, y además ha comprado en el rango minorista; y después hay otros dos. Le reitero, díganos quiénes son los inversores institucionales, que son finitos, son pocos, aunque tienen el 90 %; díganos, por favor, quiénes son. Yo se lo preguntaré si no por escrito, pero le agradecería que nos lo dijera.

Por otro lado, me gustaría saber cómo valora la salida a Bolsa, no sea que nos encontremos con un espejismo. Le voy a decir cómo lo valora la prensa económica, palabras textuales, dicen: El principal atractivo para la inversión reside en la futura rentabilidad por dividendo, según ejecutivos de los distintos fondos. AENA puede generar un *cash flow* —beneficios después de impuestos más amortizaciones— de 1.386 millones de euros al año. Con esa liquidez y siendo una firma que no necesita grandes inversiones, quedará buena parte de la caja disponible para repartir dividendos. Así es como lo ven; preocupante, preocupante. Lo que estamos haciendo todos los españoles es repartir los rendimientos de la inversión generada durante muchos años a los amigos institucionales, los grandes amigos del Gobierno, porque hay que distinguir entre los amigos pequeños, esos 89.000 a que hacía referencia la ministra, de los amigos grandes y potentes, estos, los que se han llevado la gran tajada. ¿No cree que al haber una gran concentración de inversores institucionales hay un gran riesgo en cuanto que ellos, unos pocos, van a condicionar el futuro estratégico de nuestro país en el sector aeroportuario? ¿No sería más lógico que si la cuenta de explotación del año pasado, por ejemplo, el 50 % de los beneficios son de los aeropuertos canarios, no sería más lógico, repito, implicar en la gestión de esos aeropuertos a quien realmente tiene un interés directo? Ustedes, tal y como lo han planteado, no. También le pediría que me dijera qué perspectivas ve para el futuro en la cotización. He visto que el EV tiene una relación con el Ebitda de 10, que algunos consideran baja ¿o usted piensa, como los analistas de Bolsa, que el gran riesgo en estos momentos es que el Estado tenga el 51 % de la propiedad? Porque esto es lo que piensa el mercado, para el mercado el gran riesgo es que el Estado siga teniendo el 51 % de la sociedad.

Señor secretario de Estado, le agradecería que me respondiera a estas preguntas y en mi segunda intervención haré alguna propuesta. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra su portavoz, don Andrés Ayala Sánchez.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor secretario de Estado, muchas gracias por su comparecencia. Aquí hay una primera conclusión, las críticas previas que se habían hecho a la venta pública del 49 % del capital de AENA, que es el motivo de su comparecencia, se han diluido como un azucarillo. De hecho, hemos visto que han tenido que recurrir a opiniones y comentarios previos a esta enajenación del 49 %, hablando de modelo aeroportuario, de temas competenciales, cuestiones todas ellas que a pesar de que se intenta decir aquí que se sustraen al conocimiento de la Cámara, han sido objeto de múltiples no solo comparecencias, sino debates parlamentarios. He recordado, casi como un *déjà vu*, las intervenciones que se produjeron aquí por parte de los grupos parlamentarios primero en la convalidación del Real Decreto-ley 8/2014 y luego en su tramitación como proyecto de ley, ya que fue voluntad del Gobierno precisamente traer y debatir, con toda la extensión que fuera necesaria, ese real decreto-ley para que, como digo, todas las cuestiones básicas que aquí se han planteado fueran debatidas, contrastadas y evidentemente votadas. Eso quiere decir que su comparecencia explicándonos pormenorizada y profesionalmente el proceso que se ha seguido para la enajenación pública, como digo, del 49 % de AENA ha sido impecable y, por tanto, es una cuestión que no ha tenido posibilidad de ser criticada por los grupos parlamentarios.

Evidentemente, yo no puedo dejar que se queden reflejadas en el «Diario de Sesiones» algunas cosas sin la correspondiente réplica y me veo obligado, cuando podía acabar aquí mi intervención, a hacer una serie de apreciaciones bastante importantes porque la gente es de memoria frágil y débil. En primer lugar, está claro que la gestión que se ha hecho por este Gobierno de AENA es no solo impecable, sino envidiable por quien no tiene capacidad ni jamás ha tenido el suficiente conocimiento y, como digo, visión de futuro para saber cómo se lleva adelante una empresa. La historia del Partido Popular es la historia permanente del gran éxito que luego se va deshaciendo por parte de los Gobiernos socialistas. Ya nos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 16

pasó en el año 2004 y ahora nos vuelve a pasar en el año 2012; dejamos una España en unas condiciones envidiables y nos devuelven una España en quiebra. No es otra cosa lo que ha pasado con AENA. Se habla aquí mucho de cuáles han sido los estados financieros, cuál es la situación económica y patrimonial de la empresa. Lo primero que tengo que decir es que si se habla de falsificación de las cuentas de AENA que se vaya al juzgado. Usted ha hecho aquí una acusación muy fuerte: hay falsificación de las cuentas. **(El señor Gordo Pérez hace signos negativos.—Rumores)**. No se calle usted, ha dicho usted falsificación, y si no va usted ahora y lo retira. Usted ha dicho que están falsificadas y, si no, va usted ahora y lo retira y si no se va usted al juzgado, punto número uno.

Punto número dos, la gestión de una sociedad se ve por la cuenta de resultados, pérdidas y ganancias de una sociedad. Claro, las pérdidas y ganancias de una sociedad son clarísimas. Año 2002, 57,32 millones de beneficios; año 2003, 95,35 millones de beneficios; año 2004, 28,46 millones de beneficio; año 2005, 8 millones de beneficio; año 2006, 96,38 millones de pérdidas; año 2007, 47,22 millones de pérdidas; año 2008, 129,4 millones de pérdidas; año 2009, 508 millones de pérdidas; año 2010, 599,8 millones de pérdidas —no digo 600 para que no me digan que exagero por 200.000 euros—; año 2011, 438 millones de pérdidas. Es decir, gestión socialista, 1.819 millones de euros en pérdidas. ¿Esto es gestionar una empresa? Evidentemente, jamás —y se lo digo a la señora Oramas—, jamás el Partido Popular dijo que íbamos a privatizar para enjugar la situación de pérdidas, eso no se le ocurre a nadie. Es más, habíamos criticado —repátese usted los diarios de sesiones— hasta la saciedad que no se podían hacer las operaciones que quería hacer el Partido Socialista en el año 2010 y en el año 2011 porque estaba en quiebra y era un regalo, eso sí que era malvender. Lo que se ha hecho ha sido, insisto, tras una gestión impecable, poner una sociedad en beneficios y, evidentemente, se ha visto el resultado que ha tenido la operación de ofrecer al mercado, insisto, la minoría del capital social. Y eso, como digo, es una gestión impecable, una gestión que además garantiza algunas cuestiones, aunque les moleste. Garantiza el servicio de la red de aeropuertos españoles, es decir, la compensación entre aeropuertos deficitarios y aeropuertos con beneficio. Por cierto, no quisiera tener que recordar que cuando se hicieron las dos operaciones que ahora comentaré, de enajenación y venta —que no sabían ni cómo llamarla, si privatización o concesión, etcétera, el Partido Socialista—, los dos aeropuertos que querían concesionar y por los que no obtuvieron ni una sola oferta eran aeropuertos que perdían dinero por pasajero a espuestas, y ahora le daré la cifra —es que usted no estaba aquí y esas cosas no se las sabe—, dinero por pasajero en El Prat y dinero por pasajero en Barajas cuando estos señores querían concesionar, ¿cómo iban a tener una oferta concesional? Era absolutamente imposible. Ahora hay una gestión que garantiza el funcionamiento en red de todos los aeropuertos, porque son viables; garantiza los costes del servicio porque no solamente hemos saneado, hemos establecido el marco legislativo, garantizado el coste máximo por pasajero y congelado las tasas aeroportuarias hasta el año 2025. Es decir, todo lo contrario que hizo el Partido Socialista, todo lo contrario. ¿A qué vienen ustedes aquí a pedir y a exigir? **(El señor Pezzi Cereto: ¿Y dónde quieres que vayamos? ¿Al bar de la esquina?—Un señor diputado: ¿Y la T-4?—Rumores y protestas)**. Ahora vamos a hablar de la T-4, tengo respuesta para todo, incluso para los maleducados que no saben respetar a los demás como los demás sí les respetamos, incluso para los que no tienen educación. **(Varios señores diputados: ¡Venga hombre!— Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, por favor.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: A pesar de esos, hay que decir que el 3 de diciembre de 2010 se aprobó el Real Decreto-ley 13/2010 en el que el Partido Socialista quería enajenar el 49 % del capital de AENA —ahora es sorprendente—, 49 % del capital de AENA, al margen de liberalizar el tránsito aéreo de trece torres, de las cuales nunca se acuerdan, y al margen de haber creado las sociedades mercantiles a las que ahora me referiré. Estamos hablando de diciembre de 2010 y enajenación del 49 %, pero en julio de 2011, de pronto, fue cuando el Consejo de Ministros decide crear las dos sociedades concesionarias para Madrid y para Barcelona, y el 29 de julio, es decir, a los cuatro días, decide la enajenación del 90,5 de las sociedades y hace un procedimiento absolutamente demoníaco en el que se iba a proceder a la adjudicación de esas concesiones. ¿Cuál es ese procedimiento? Desde el 15 de julio de 2011, que adoptan el acuerdo, el 26 de julio consiguen el informe del Consejo Consultivo de Privatizaciones, el mismo día constituyen las sociedades, el 27 de julio se adopta el acuerdo sobre las concesiones del consejo de administración de AENA Aeropuertos, el 29 de julio el Consejo de Ministros autoriza la licitación del 90,5, el 30 de julio hacen la convocatoria pública de licitación, el 5 de septiembre el plazo de presentación de ofertas, el 15 de septiembre de 2011 la selección de licitadores, el 15 de noviembre la oferta vinculante por

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 17

los licitadores y la segunda quincena de noviembre la selección definitiva de ofertas, y las elecciones eran el 20 de noviembre. Es decir, convocadas las elecciones ustedes estaban en el proceso de enajenar AENA. Evidentemente, no es porque ustedes luego retiraron los procedimientos, no; fue porque un Gobierno sensato, que tomó posesión a continuación, paralizó una locura, que aquello sí que era una auténtica locura. Es evidente que aquí se están haciendo críticas caprichosas al marco constitucional, que lo hemos debatido suficientemente, no hay ningún atentado al marco constitucional; está acreditado el buen funcionamiento de los aeropuertos con mayoría pública, lo ha dicho el señor secretario de Estado y es evidente. Tanto el aeropuerto de París como el aeropuerto de Frankfurt están funcionando con una minoría de capital privado y una mayoría pública en la gestión, exactamente igual que AENA, y no hay segundas partes. Esta es toda la operación y lo hemos repetido cuarenta veces, de la misma manera que hemos dicho que la red no se varía en absoluto.

Las razones políticas son las que dimanaban de las leyes y de los acuerdos que, como digo, se han debatido suficientemente. Por tanto, querer argumentar que no hay respeto a la Cámara porque no ha venido la ministra a explicar esta consecuencia de la política del Gobierno es una crítica caprichosa y porque no se tienen otros argumentos que utilizar **(El señor Gordo Pérez: ¿Cómo dices eso?)**, no se tienen otros argumentos que utilizar. **(El señor Gordo Pérez: Muchos)**. Es evidente que aquí, con las operaciones que se han hecho, lo que se ha garantizado es el mejor valor de la compañía, la prueba está en que la respuesta ha superado las propias previsiones del Gobierno. Es decir, que lo habíamos hecho con tanto tino, con tanto tiento y con tanta solvencia que hemos obtenido ya más beneficio del que se había previsto, en unos porcentajes muy superiores a los que luego ha subido la acción, porque si vamos a hablar de amigos, los de ustedes, que ya tenían adjudicado El Prat y Barajas. Para amigos los de ustedes, y no pudieron hacerlo. **(Rumores)**.

En cuanto al despilfarro, las obras faraónicas, etcétera, ¿Barajas fue un despilfarro? ¿La T-4 no está teniendo una capacidad impresionante que desde luego está ya cerca de su límite y, por lo tanto, fue una inversión acertadísima en su costo? ¿Ha sido una inversión acertadísima el aeropuerto de León, el de Santiago, la segunda parte de Alicante, el de Málaga, que lo hicieron ustedes? **(El señor Gordo Pérez: El de Castellón, el de Murcia.—Rumores)**. Sí, sí, el del señor Zapatero. **(Rumores y protestas)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, por favor.

Ruego que no le interrumpan, por favor. Después tendrán su turno, lo mismo que ha sucedido cuando intervinieron ustedes.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Pero claro, para despilfarros, el Plan E, que siempre se nos olvida, ese plan se nos olvidó, 14.000 millones de euros tirados a la basura **(Rumores y Protestas.—Una señora diputada: Ni un solo puesto de trabajo)**. Eso es lo que molesta. Luego tenemos que oír, señor presidente —y quiero acabar por ahora, por ahora solo—, que aquí se dicen bobadas. También me gustaría que fuera una palabra que se retirara del «Diario de Sesiones» si ha sido un exceso verbal del señor Gordo, creo que esas palabras no deberían utilizarse, hay otras palabras que se pueden utilizar con mayor contenido que decir que aquí hablamos de bobadas, palabra que usted ha dicho anteriormente.

Señor secretario de Estado, le felicito por la exposición que nos ha hecho. El Grupo Parlamentario Popular se queda tranquilo con el proceso que se ha hecho de la enajenación del 49 % del capital social de AENA y auguramos a AENA un futuro extraordinario, futuro extraordinario que, como dice la ministra y hay quien no lo entiende, evidentemente está para su expansión internacional para poder seguir gestionando con el modelo de AENA otros aeropuertos en el extranjero, tal y como está gestionando diecisiete. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno, para responder, del señor secretario de Estado, don Julio Gómez-Pomar. Tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Intentaré dar respuesta a las distintas cuestiones, pero quiero hacer dos comentarios previos para facilitar la labor de transcripción de taquígrafos y redactores, ya que he hecho dos alusiones erróneas: al hablar de la relación deuda-Ebitda dije que pasó del 13,8 en 2011 a un 6,1 % en junio de 2014, no es un 6,1 % sino 6,1 veces. Otra cuestión es que al hablar del tramo minorista he dicho dividiendo y debería haber dicho dividiendo. Espero que con esto se facilite la labor.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 18

Paso a contestar las distintas cuestiones que han planteado los grupos. Hay una primera cuestión común en todas las intervenciones, y es la referencia a la comparecencia de la ministra. La ministra ha respondido en cinco ocasiones preguntas en el Pleno que tenían que ver con la privatización, con la entrada de capital privado en AENA, por tanto nada más lejos de la realidad que por parte de la ministra de Fomento no haya habido una presencia en la Cámara. En segundo lugar, se ha entendido que el secretario de Estado de Infraestructuras, en su condición de enaire y de presidente de la comisión para llevar a cabo el proceso de enajenación, tal y como establece la norma correspondiente, era persona adecuada para informarles a ustedes de todo el proceso de privatización e intentar hacerlo dando cumplida cuenta de todo.

Otra cuestión que casi todos los grupos han puesto de manifiesto y que me ha llamado la atención, es que he venido a contar cosas que se han leído en los periódicos. *Sensu contrario* les preguntaría que opinión les merecería si los miembros del Gobierno o los órganos superiores de la Administración dijeran que no vienen a comparecer porque ya se ha podido leer en los periódicos. Creo que es una clara señal del respeto a las Cámaras que se venga, se informe y se de cumplida cuenta, aunque muchas de las informaciones aparezcan en los medios, y han aparecido en los medios porque hemos intentado mantener, como he dicho a lo largo de esta comparecencia, una política de transparencia y de información para que en todo momento se supiese lo que se estaba haciendo. El funcionamiento de las instituciones, la existencia de una Comisión del Mercado de Valores, de una empresa con órganos, como son sus consejos de administración, comités de auditoría, etcétera, exige esta transparencia y así se ha querido hacer desde el primer momento; de ahí mi comparecencia, que creo que ofrece una información relevante de todo el proceso y de todas las incidencias que ha tenido el mismo, en el ámbito, como digo, de esa señal de respeto, transparencia e información a las Cámaras. También —y con esto contesto a algunas de las cuestiones comunes— se ha dicho que es una privatización que se ha hecho de espaldas a la Cámara, cuando todo el fundamento jurídico del proceso de privatización arranca de un decreto-ley y luego de una ley aprobada en Cortes y, por tanto, ha sido sometido al debate y a la aprobación de esta Cámara.

Voy a intentar dar respuesta a las distintas cuestiones más puntuales que se han planteado. Una de las consideraciones de carácter global que ha surgido en esta comparecencia por parte del Grupo de Coalición Canaria, del Grupo Vasco o del BNG es la transferencia de los aeropuertos a las comunidades autónomas. El propio comentario que hacía el representante del Grupo Parlamentario Socialista respecto a la situación de pérdidas que tienen los aeropuertos en Castilla y León da una primera buena respuesta a por qué es importante que los aeropuertos estén en red; si cada una de las comunidades autónomas tuviese su propio aeropuerto, habría, en primer lugar, una pérdida del efecto de red, que es esencial en el valor de la compañía, que es esencial en la prestación del servicio público, y llevaría a que hoy día una compañía que no necesita aportación de recursos públicos, en todas aquellas comunidades autónomas en las que los aeropuertos produjesen pérdidas, requeriría la aportación de los contribuyentes para financiar bien tráfico de mercancías, bien tráfico de turismo, etcétera. Creo que hay que hacer una reflexión un poco más profunda cuando se habla de las transferencias y de los efectos beneficiosos en el caso de los aeropuertos, porque entiendo que el criterio que ha seguido este Gobierno de mantener en red los aeropuertos en AENA es bueno para el valor de la compañía, bueno para todos los españoles y especialmente bueno para todas aquellas comunidades autónomas cuyos contribuyentes tendrían que haber estado pagando impuestos para soportar las pérdidas de aeropuertos que son necesarios para garantizar la movilidad.

En cuanto al modelo, que se dice que se está vendiendo, que se está pasando a manos privadas, etcétera, quiero insistir en que el 51 % está en manos públicas y en lo que respecta a este Gobierno va a seguir en manos públicas. Es difícil hacer una crítica al modelo de mantener una posición pública cuando hay precedentes y decisiones, como las que ha referido el señor Ayala, donde los pasos que se habían venido dando en una parte coinciden con este mantenimiento de la posición mayoritaria del sector público. Desde luego, lo que conduciría a una situación muy poco sostenible es que se hubiese llevado a cabo la concesión de los aeropuertos de Madrid y de Barcelona a través de sociedades con una participación mayoritaria de capital privado porque hubiera producido, efectivamente, que hubieran quedado dentro de la red aeropuertos en pérdidas y nuevamente los contribuyentes españoles hubieran tenido que hacer frente a las pérdidas de esos aeropuertos cuando AENA en su conjunto se está autofinanciando.

Se ha planteado también por parte de Coalición Canaria si la situación de la compañía era una ruina o no —tema también recurrente— y el Grupo Parlamentario Socialista ha hecho referencia al concepto de quiebra. Creo que la intervención del señor Ayala me ahorra una elaboración excesiva; una compañía que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 19

tiene 11.500 millones de deuda y que va incurriendo en pérdidas año tras año, está abocada a la quiebra, no tiene otro camino que quebrar, si no es un año será al año siguiente. Entonces es evidente que aquí sí se le ha dado una vuelta y una transformación a la compañía muy importante. Respecto a los criterios de si se deben transferir o no los aeropuertos, ya he hecho una consideración de naturaleza económica. Respecto a la consideración de naturaleza jurídica, Coalición Canaria tiene una reclamación ante los tribunales y serán los tribunales los que marquen exactamente cuáles son los límites de esas pretensiones, y ahí no voy a entrar, pero entiendo que desde el punto de vista económico una disgregación de la red es algo que no conduciría a nada positivo. El Gobierno ha hecho muy fuertes inversiones en Canarias en lo que al Ministerio de Fomento se refiere, tanto en puertos como en aeropuertos como a través del convenio para la financiación de las carreteras. Canarias es la tercera comunidad autónoma que más crece en inversiones en los presupuestos que se presentan para el año 2015. Por tanto, la atención que el Gobierno está prestando a las infraestructuras y a la movilidad en Canarias es algo que no debería ponerse en tela de juicio. Los aeropuertos —y esto se ha dicho reiteradamente por la ministra— en las islas seguirán estando en la red de AENA, seguirán formando parte del operador público y se seguirá garantizando la movilidad entre las islas y la conexión de las islas con la Península y además con el sistema de bonificaciones y el esfuerzo público que se está haciendo para facilitar esta comunicación entre islas y también con la propia Península.

Se ha hecho referencia también a la selección de los consejeros independientes. Esta selección se ha llevado a cabo por una firma independiente de selección de consejeros y a las recomendaciones de esta firma es a lo que se ha atendido. Enaire a la hora de proponer los nuevos consejeros a la empresa AENA. En definitiva, resulta difícil criticar una operación que ha tenido en todos los medios de comunicación, nacionales e internacionales, un amplio reconocimiento de la transparencia y la calidad con la que se ha llevado a cabo.

Otra de las cuestiones que se ha puesto de manifiesto por Coalición Canaria y también por otros grupos, son los fondos buitres, si esto se ha entregado a no se sabe cuántos especuladores o que si son los amigos del Gobierno. Vamos a ver, en lo que es el tramo de inversores cualificados ha habido 380 inversores de distintos países, de distintas procedencias y se han adjudicado hasta casi 250 inversores porque no se ha podido atender toda la demanda. Debemos tener en cuenta que un fondo inversor es alguien que está canalizando el ahorro de pensionistas europeos o de pensionistas de cualquier otro país o de inversores minoristas que buscan obtener una rentabilidad para sus ahorros. Esto de demonizar a los fondos que invierten me parece que es algo antiguo. Precisamente, la gran demanda que ha tenido AENA ha permitido seleccionar y graduar la categoría de los inversores, de tal suerte que se ha atendido en primer lugar a los que en la jerga inversora o en la jerga financiera se llaman los *long only*, aquellos que están buscando sobre todo inversiones a largo plazo. Este ha sido uno de los criterios fundamentales que se ha transmitido a los coordinadores globales y a las instituciones financieras a la hora de llevar a cabo la selección de los inversores institucionales, y también el record y la calidad desde el punto de vista de la especulación o de operaciones bursátiles. Por tanto, lo que se ha pretendido es intentar que los más solventes, los más fiables y los que invierten a largo plazo sean los primeros a los que se haya llevado a cabo la adjudicación de los títulos.

Señalaba la diputada del Bloque Nacionalista Galego el tema de la comparecencia de la ministra y volvía a hacer hincapié en el conocimiento de la información por parte de los medios de comunicación. Insisto en lo que he dicho. Que no se entregue una empresa pública a los fondos de inversión, insisto, sigue siendo una empresa pública y están entrando inversores de calidad. También decía —y reproducía las palabras de la secretaria general de Transportes— que un todo es mejor que las partes y nosotros hemos partido. No, hemos partido la financiación; es decir, hay un bloque del 49 % donde hay muy distintos inversores que están llevando a cabo la colocación de sus ahorros ahí, pero estamos manteniendo el todo. No juguemos con la frase de la secretaria general, que creo que es muy clara, y ya me he referido a los beneficios de la red. Esto permite contestarle también afirmativamente: claro que se va a mantener la cohesión territorial; mantener AENA con una red de aeropuertos donde están todos es lo que permite perfectamente mantener la cohesión territorial.

Yo no he hecho referencia a que el objeto fundamental de la venta de AENA haya sido producir ingresos para el erario público; creo que afortunadamente la marcha de la economía española, todo el proceso de consolidación presupuestaria que se ha llevado a cabo a lo largo de estos años hace que el Tesoro no esté necesitado en este momento de los 4.000 millones, en números redondos, que va a ingresar, pero no cabe la menor duda de que estos 4.000 millones van a financiar el presupuesto y el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 20

presupuesto entraña esencialmente servicios sociales y actividad pública, es decir, el producto de la venta de AENA no es un resultado de fondos financieros que no se sabe dónde están y quién se los va a repartir, sino que significa una financiación importantísima para los presupuestos del Estado y, por lo tanto, para poder subvenir y financiar toda la actividad y toda la gestión pública. El que los trabajadores de la compañía hayan desconvocado el mismo día en que se fijaba el precio de la acción unas movilizaciones y unas posibles huelgas —dentro del trabajo y las negociaciones que hemos llevado a cabo con ellos— pone de manifiesto que al final los acuerdos que se han alcanzado con ellos les han transmitido tranquilidad respecto al futuro que va a tener la compañía. Es verdad, y se ha dicho por parte de la diputada representante del Bloque Nacionalista Galego, que los buenos resultados de la compañía son fruto en muy buena medida del esfuerzo de todos los trabajadores de la compañía y de la calidad con la que se lleva adelante. Es decir, un directivo puede impulsar determinadas políticas, en un momento determinado puede tomar buenas decisiones, pero si no hay personas que trabajan de una manera sensata y cabal es imposible hacer que esta compañía sea rentable. No está entre los planes del Gobierno, evidentemente, la privatización total de AENA. En los planes del Gobierno está lo que está, que es vender hasta un 49 % de las acciones, seguir manteniendo AENA como una empresa pública y al mismo tiempo permitir la entrada de capital privado.

La representante del Partido Nacionalista Vasco ha hecho una referencia como si pensáramos que los diputados son de una u otra manera; en absoluto. Desde luego, ni en mi intervención ni en mi comparecencia ni en ninguno de los miembros que han participado en esta actividad, hay ninguna actitud que no sea la de intentar trasladar la información que entendemos es más relevante para que la Cámara pueda conocer el proceso de privatización. Se ha dicho también en alguna intervención: no sé cómo no ha venido antes a contarnos el proceso de privatización. Creo que esto se responde solo, hasta que no se lleva a cabo el proceso de privatización es muy difícil venir a explicarlo. Y las razones por las que el Gobierno ha llevado a cabo el proceso de privatización creo que se han dicho y dejaría la comparecencia limitada a treinta segundos. Pensamos que es bueno que haya una entrada de fondos privados que introduzcan eficiencia, que introduzcan disciplina, que permitan crecimiento a largo plazo. Pensamos que es algo positivo para la compañía y esa es la razón —y se ha dicho una y otra vez— por la que se ha llevado a cabo este proceso de entrada de capital privado.

Preguntaba también sobre si ha sido una privatización opaca. Yo creo que he explicado que arranca fruto de una ley que se adopta en el Parlamento, y con esto me refiero también al tema de las cuentas y al juicio no demasiado responsable que se ha hecho sobre las cuentas. Las cuentas de cualquier compañía pública con carácter de sociedad anónima están auditadas, están aprobadas por un consejo de administración previa la emisión de informes de auditorías. Aquí se ha seleccionado a un auditor, se ha emitido un folleto de emisión que ha sido aprobado y revisado por la Comisión Nacional del Mercado de Valores. Creo que no se puede poner en absoluto en tela de juicio una operación como esta, que ha tenido la aceptación que ha tenido, con adjetivos de opaca o de que las cuentas no están demasiado claras, porque es todo lo contrario. La mejor respuesta es que si hubiera habido cualquier indicio de opacidad o de cuentas no claras, no se hubiera pedido al precio máximo de la acción cuatro veces el valor de la compañía en la salida a Bolsa, porque nadie invierte en una compañía cuyas cuentas no están claras, cuyas cuentas son opacas, etcétera.

Se ha llevado la declaración de hechos relevantes hasta un proceso de exquisitez tal que cuando tuvimos conocimiento del recurso que presentaba el Gobierno de Canarias contra el acuerdo segundo del Consejo de Ministros solicitando la exclusión de los aeropuertos de Canarias, se incluyó nuevamente como hecho relevante este punto veinticuatro horas antes de la salida a Bolsa. Me pregunto yo si es bueno que los responsables públicos al frente de los Gobiernos, en medio de una operación tan importante para la imagen de España, pueden tomar decisiones que afecten al valor de la cotización o a la propia operación. Dicho esto, lo importante es que nosotros lo constatamos como hecho relevante. Esto llevó a un extraordinario trabajo a lo largo de toda esa noche para confirmar las órdenes de venta y desde luego supuso un trabajo de miles de personas para llevar adelante la operación. Lo que digo es que ha habido transparencia máxima, no se puede hablar de opacidad ni se puede hablar de que las cuentas no estén claras.

La representante del Grupo de Convergència i Unió nuevamente incide en la comparecencia de la ministra, a lo que ya me he referido, y qué va a suceder con la venta de aeropuertos. Creo que parte de una premisa que desde luego no compartimos, y es que AENA ha venido funcionando en red, no ha tenido ningún problema desde el punto de vista de competencia y no entendemos por qué deba tener un problema desde el punto de vista de competencia en estos momentos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 21

Me voy a referir finalmente a la intervención del diputado representante del Grupo Parlamentario Socialista, al que en primer lugar también le agradezco las primeras palabras de bienvenida. Es la primera vez que coincidimos en esta Cámara y espero que no sea la última, por el bien de los dos, que tengamos muchas ocasiones para seguir debatiendo y para que yo pueda ir dando información sobre los distintos temas. Ha hecho referencia a qué va a pasar con los pequeños aeropuertos, si se van a vender. Sigo insistiendo en el carácter público de AENA, en el mantenimiento de todos los aeropuertos en red y de que no se va a vender ninguno de los aeropuertos. Ha señalado que, de acuerdo con la normativa, el secretario de Estado puede tomar determinadas decisiones sobre disposición de los aeropuertos si se dan una serie de parámetros. El secretario de Estado puede tomar decisiones sobre una serie de cosas, pero lo importante no es sobre lo que puede decidir, sino qué voluntad tiene el Gobierno de decidir sobre las cosas que puede decidir, y la voluntad que tiene, insisto, es el mantenimiento en red.

La empresa AENA, en la parte que se ha sacado a Bolsa, en absoluto se ha malvendido. En la narración que he hecho he dicho que en primer lugar se fija un rango de valores y que, en cuanto se ha tenido conocimiento de que ese rango de valores podía ser superior, se ha modificado al alza. Esto se ha hecho en tres ocasiones y se ha fijado el precio máximo del rango de valores. Comentaba uno de los coordinadores globales de la operación que en todas las OPV que han tenido lugar en Europa desde 2007 no se había producido una revisión al alza de la horquilla ni una venta en el punto máximo de la horquilla como el que se ha dado. Luego cualquier cosas menos malvender. Creo que se ha maximizado el valor de la compañía. Es verdad que a nosotros nos hubiera gustado —y lo he señalado en más de una ocasión— mantener un núcleo duro, y por eso se hizo el contrato para el concurso del 21 %, pero, igual que dijimos esto, dijimos también, y así está reflejado en todos los documentos contractuales, que si la OPV en su precio superaba el valor ofertado por los inversores de referencia, estos perderían la condición de inversores de referencia. Nadie entendería que les ofreciésemos a ellos un precio menor cuando el mercado está dispuesto a pagar un precio superior. Luego ha tenido que producirse aquí un sacrificio guiado y gobernado por la transparencia y por el funcionamiento del mercado.

Se ha referido a cuál es el modelo, a si va a haber un órgano regulador, nuevamente también —entendiendo que es una manera parlamentaria de hablar— a los amigos, a los inversores institucionales y todas estas cosas. Aquí sigue habiendo un regulador que está en el Ministerio de Fomento, que es la Secretaría General de Transportes, sigue habiendo una sociedad, que es AESA, que tiene que velar por la seguridad de la navegación aérea y por la seguridad de los aeropuertos, y lo seguirá haciendo como lo ha venido haciendo, con una enorme eficacia y aumentando el número de comprobaciones de una manera exponencial, como ya ha tenido ocasión de comentar la ministra. Respecto a la estrategia de internacionalización de la compañía, es evidente que se trata de operar cada vez más sobre una base mundial —usted lo ha señalado—, AENA tiene participación en el aeropuerto de Luton, tiene participación en aeropuertos de Colombia, pertenece a un grupo mexicano. Habrá que ir examinando paulatinamente cuál es la estrategia, pero en definitiva se tratará de buscar el mayor valor y el mejor funcionamiento de la compañía. Me preguntaba por la política de dividendos y si estamos repartiendo los recursos. El criterio de la política de dividendos es que un 50 % de los resultados se distribuyen en forma de dividendos —y recuerdo que el Estado tiene un 51 % y será receptor de los dividendos correspondientes— y el resto debe ir destinado a la amortización de deuda y por lo tanto lo que se ha fijado es una política prudente.

He intentado dar respuesta a las preguntas formuladas. Creo que ha sido una gran operación, que el incremento que se ha producido en la cotización en estos días es fruto del interés que ha despertado la salida a bolsa, también fruto de que determinados inversores institucionales han querido tener una mayor participación que aquella a la que han tenido derecho, de acuerdo con el proceso de prorrateo. En cuanto a lo que va a pasar con la cotización de la acción, si yo supiera esto respecto de todos los valores que cotizan, seguiría siendo secretario de Estado porque tengo un gran amor por la Función pública, pero tendría una gran tentación de pedir la excedencia y dedicarme a hacer miles de millones sabiendo qué es lo que va a pasar con la Bolsa. No lo sabemos. Las cotizaciones en Bolsa funcionan en parte explicado por los fundamentales de la compañía, pero en parte tienen un componente volátil y aleatorio que es muy difícil de predecir. Insisto —y termino— es una gran satisfacción que haya habido una apreciación del valor de la acción cuando se ha lanzado y creo que en buena medida ha venido determinado porque quienes han tenido que ver prorrateada su participación han querido tener una participación más significativa. Esto hoy lo hemos podido ver en la información que ha dado la Comisión Nacional del Mercado de Valores, que se ha referido a cuatro o cinco fondos que han aumentado su participación, y

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 22

saben que de acuerdo con la legislación del mercado de valores, cuando se superan los porcentajes del 3 %, 4 %, 5 %, sucesivamente hay que ir comunicándolo como hecho relevante, y así se ha hecho y así ha sido publicado.

Finalmente me quiero referir a la intervención del señor Ayala. Le agradezco que haya valorado toda la información puntual, entiendo que a veces tediosa, pero creo que necesaria respecto de todo el proceso de venta en los distintos tramos. Hablar del número de acciones, de los porcentajes y de las participaciones a veces suena a sopa de números o a sopa de letras, pero creo que es un hecho de una extraordinaria relevancia y que es importante que se recoja en el «Diario de Sesiones» con todo detalle cómo se ha llevado a cabo este proceso.

Por mi parte, presidente, nada más en esta contestación.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar un segundo turno de cinco minutos por grupo parlamentario para precisiones o para alguna otra cuestión. En primer lugar doy la palabra a la señora Oramas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Señor Gómez-Pomar, el respeto no es venir cuando se ha hecho todo a decir lo que se hizo. El respeto a una Cámara es venir previamente a decir lo que se va a hacer o lo que se está haciendo.

Segundo. Usted dice que aquí no se han hecho reflexiones profundas con el tema de la determinación en red, como diciendo: ustedes no reflexionan profunda ni seriamente, nosotros sí sabemos del asunto. La reflexión que le hice yo de por qué no se podía hacer la privatización en red fue lectura literal del informe que hizo la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia —nombrada por ustedes—, los mayores expertos en regulaciones de mercado. Yo no tengo una reflexión poco profunda. Se está refiriendo usted al principal centro asesor en materias como esta.

Tercero. Le he preguntado en concreto qué va a pasar con la ampliación del aeropuerto de Lanzarote, la entrada en funcionamiento de Tenerife Sur, la pista de Tenerife Sur, la pista de Gando, la ampliación de El Hierro y la política de tasas aeroportuarias y de horarios de los aeropuertos, los servicios médicos y los servicios de meteorología. Y usted me contesta: Los canarios, que no protesten, porque el Gobierno del Partido Popular ha invertido en carreteras, en puertos, y este año se han aumentado un 4 % las inversiones en Canarias. Como eran tan pequeñitas, ¿sabe cuánto se ha aumentado? Pues 15 millones de euros. ¿Y sabe por qué? Porque era la fase del puerto de Granadilla. ¿Y sabe por qué? Porque era con fondos europeos. Pero usted hoy no venía para hablar de carreteras de Canarias, de lo que tenemos mucho que hablar. Usted hoy ha venido a hablar de inversiones aeroportuarias y no me ha respondido ni a una.

Termino. Usted me habla del fondo inversor que canaliza el ahorro de pensionistas y que es antiguo criticar los fondos de inversión. El señor Soros se cargó la libra esterlina en cuarenta y ocho horas y aquí no tenemos fondos de pensionistas estables, tenemos fondos que vienen a ganar dinero, y de antiguo, nada. Lo han dicho también los mayores especialistas económicos de este país. Por último, no descalifique usted al Gobierno de Canarias por cumplir su responsabilidad. Sé que para usted y para mucha gente del Partido Popular lo importante es la marca España, pero la obligación, la responsabilidad y lo que está ejerciendo el Gobierno de Canarias, por encima de la marca España, es la defensa de los intereses de los canarios, y la defensa de los intereses de los canarios va por el principal motor de nuestra economía, que es la conectividad, y la conectividad afecta a los canarios y a nuestro principal sector económico, que es el turismo, y ustedes no están haciendo una política aeroportuaria adecuada en Canarias, y menos con esta operación. Un respeto al Gobierno de Canarias y a todos los canarios.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno de la portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, BNG. Tiene la palabra doña Rosana Pérez.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Señor Gómez-Pomar, ha dicho usted —yo no las había llevado en cuenta— que la ministra ha respondido en cinco ocasiones en Pleno a preguntas sobre el proceso de privatización de AENA. ¿Y? Quiero decir, la ministra tiene obligación de contestarlas. Ya solo faltaría que además de no venir a comparecer a esta Cámara para explicar y para incluso solicitar la participación de los grupos de la misma en esta cuestión, tampoco respondiese a las preguntas en Pleno, con lo cual entiendo que no lo justifica usted como un mérito. Es una obligación que tiene la ministra.

En cuanto a su comparecencia, no tengo nada que objetar a que comparezca usted, pero en todo caso no la califique como una señal de respeto, de transparencia y de información a esta Comisión en este caso particular. No lo justifique como eso porque el respeto se ha faltado precisamente desde el momento

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 23

en que se solicitó una y otra vez la comparecencia de la ministra —en caso de que no hubiese podido ser la ministra, que viniese usted u otro cargo del ministerio— a explicar en qué consistía el procedimiento que estaban llevando a cabo. Eso hubiera sido respeto, pero ya le he dicho en mi primera intervención que en todo caso usted ahora lo que representa aquí es, como tantas veces y en otros ámbitos del Gobierno, la política de hechos consumados.

Respecto a la transferencia de gestión aeroportuaria a las comunidades autónomas, desde el punto de vista ideológico, entre ustedes —y entre usted en particular— y nosotros hay una diferencia abismal. Ustedes creen que en todo caso es mejor entregar efectivamente la gestión de esos aeropuertos a manos privadas, a inversores privados para que, respondiendo única y exclusivamente a criterios de rentabilidad, si hay que cerrar alguno, se cierre, y en todo caso quienes tendrán que dar explicaciones serán —que tampoco lo harían en ese caso— las empresas que los cierren. Nosotros sin embargo partimos de la base de que las infraestructuras estratégicas, como son estas de las que estamos hablando, deben permanecer en manos públicas. Y claro, cuando partimos de bases, efectivamente, tan distintas, es muy difícil tener una confluencia, pero, le insisto, existe base legal, partiendo de la propia Constitución española y de los estatutos de autonomía, en concreto del Estatuto de Autonomía de Galiza, para que se pueda transferir esa gestión aeroportuaria a las comunidades autónomas. Insisto, es una cuestión ideológica y ustedes prefieren, como han hecho en otros ámbitos y seguirán haciéndolo, entregar a manos privadas sectores que, como el ferroviario u otros muchos, entendemos que deberían permanecer en manos públicas. Sin embargo, usted ha vuelto en su segunda intervención a repetir datos sobre la buena marcha en los últimos años de la compañía. Ya se lo pregunté en mi primera intervención y se lo vuelvo a preguntar porque no lo ha explicado. Quiero que usted me diga cómo se justifica ante la ciudadanía, que es a quienes nos debemos los representantes públicos —usted también, señor Gómez-Pomar—, cómo se justifica, insisto, ante la ciudadanía que se decida privatizar prácticamente en la mitad una compañía saneada —según ustedes, no lo dice el Bloque Nacionalista Galego; lo dicen ustedes, lo dicen los informes oficiales—, que en los dos últimos años ha tenido beneficios, que ha tenido una mejora de su situación económica, y, sin embargo, respecto a otros sectores también pertenecientes al ámbito de las infraestructuras que están produciendo pérdidas, el Gobierno —es decir, con los impuestos de los ciudadanos— esté hablando de rescatar esas infraestructuras que dan pérdidas. Comprenderá usted que es muy difícil entender esto.

Señor Gómez-Pomar, le formulo la última pregunta porque no tengo tiempo para más. Antes le he preguntado cómo va a repercutir esta privatización en los trabajadores y trabajadoras de AENA. Usted se ha referido en su contestación a lo que había pasado hasta ahora, es decir, que habían llegado a un acuerdo, pero lo que yo quiero saber —ya sé que usted no tiene la bolita de cristal— es cómo cree usted que va a afectar esta situación en el futuro a los trabajadores y trabajadoras de AENA y sobre todo —también se lo pregunté y no se ha referido a ello— a la seguridad en un ámbito en el que es fundamental.

El señor **PRESIDENTE**: Por Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra la diputada doña Isabel Sánchez Robles.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Señor secretario de Estado, lamento tener que repetirme, ¿ustedes de verdad creen que somos tontos o nos toman el pelo?, que ha sido mi primera afirmación. Al hilo de lo que ha dicho la diputada del BNG, que la ministra comparezca cinco veces respondiendo a preguntas en sesión de control, que es su obligación, con 2,30 minutos en cada pregunta, ¿realmente le parece suficiente como para afirmar que se ha dado cumplida información? Pues a mí no, me parece una tomadura de pelo, se lo digo sinceramente. La exigencia de los diputados que conformamos la oposición de la presencia de la ministra en esta Comisión o en la propia Cámara es porque consideramos que una operación de semejante calado, como usted ha puesto de manifiesto, requiere de la máxima representación política, y fundamentalmente no para explicar cómo ha transcurrido el procedimiento de contratación, lo vuelvo a repetir, que yo conozco bien por circunstancias personales y profesionales, no, sino para que explique cuáles han sido las razones que han impulsado esta iniciativa y, por supuesto, a qué estrategia, a qué planificación y a qué orden y concierto responde.

No se pueden hacer en esta Comisión reducciones al absurdo como la que usted ha manifestado en relación con la información en la prensa. ¿Cree de verdad que si no hubieran informado ustedes a los periódicos nosotros no les hubiéramos acusado de falta de transparencia? Exactamente igual, porque una cosa es la comunicación, una cosa es la propaganda y otra cosa la necesidad, la obligación democrática de un Gobierno de dar cuenta en esta Cámara, que es, como le he comentado en la anterior intervención, la máxima representación soberana de la ciudadanía española, como a ustedes les gusta llamar —a mí

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 24

estatal—. Personalmente me parece —ya sabe que soy vasca y por tanto muy directa— una falta de respeto, de verdad, o sea, no nos confundan a nosotros con los periodistas, que somos diputados y diputadas electos y electas. Dicho esto, creo que es más que suficiente lo que he manifestado en este punto.

Respecto al fundamento jurídico al que usted ha hecho referencia, ha dicho que hay un decreto ley y que además luego se ha tramitado como proyecto de ley. Bueno, por aquí pasó María y en franca desventaja, con el árbitro comprado, presidente. Yo, ¿qué información tenía a la hora de debatir con el señor Ayala? La que había leído en el periódico en las hojas naranjas, en las sepias, en *El País*, en *El Correo Español-El Pueblo Vasco* y en *Deia*. Que no, hombre, que no, que no es serio que unos diputados y diputadas tengamos que acudir al debate de un proyecto de ley sin tener ninguna información formal y rigurosa de por qué, cómo y cuándo se va a producir la operación. Qué quiere que le diga. Ni con un 98 % de la información yo podría haber debatido en igualdad de condiciones, porque me falta ese dato relevante, que probablemente me lleve, no digo que no, a falsas conclusiones, pero la culpa no es mía, es suya, es únicamente suya.

En cuanto a la gestión de los aeropuertos en red, no es incompatible, señor secretario de Estado, con una transferencia de la gestión a las comunidades autónomas. Ustedes desconocen lo que es trabajar en términos de colaboración y cooperación, en términos de transversalidad. Lo desconocen. Todo lo ven vertical, del centro para arriba, del centro para abajo, del centro para la izquierda y del centro para la derecha. No, esto no es así. A eso se le llama gestión lineal, no en red. Creo que no es incompatible. Ustedes lo confunden con gestión centralista y centralizada, que no es a lo que nosotros nos hemos referido y que además le diré que es una gestión francamente empobrecedora, pero es su criterio.

En cuanto a la privatización y al hecho de que se mantenga la empresa en manos del Estado, en manos públicas, de verdad, se lo digo desde mi experiencia. Quienes hemos estado presidiendo y sentada también en consejos de administración, con semejante participación privada en las empresas, sabemos cuál es la posición de fuerza que tiene ese socio privado. ¿O me va a decir usted que en el socio privado va a primar el interés público sobre el beneficio empresarial? Pues no, porque ese no es el objeto de la empresa, entiendo yo, filosóficamente y como criterio general. Una empresa privada o un socio o un accionista lo que persiguen es el rendimiento, el rendimiento empresarial o el rendimiento de las acciones y de su inversión. No me diga lo que no es verdad porque va contra el sentido común. Por otra parte le diré, además, que le ha traicionado el subconsciente. Ha habido un momento en que ha dicho que esta operación ha contado con el reconocimiento de los medios de comunicación nacionales e internacionales por su transparencia y calidad. Será de los medios de comunicación, no de esta Cámara. A eso le llamo o márketing —si lo hacemos finamente— o propaganda —si soy un poco más burda—.

Voy terminando, presidente. Le diré también que no es personal mi afirmación sobre que al final nos ha hecho un relato del tracto del procedimiento de contratación. Comprendo que es una información relevante para alguien que esté interesado en el desarrollo de estos procedimientos desde un punto de vista de un análisis, vamos a decir, jurídico-administrativo, pero no es el caso. Nosotros somos cargos públicos, somos políticos y nuestro control es político. Por tanto, creo que, siendo interesante lo que nos ha manifestado, no era lo que nosotros pretendíamos con las solicitudes de comparecencia.

En cuanto a que esta privatización va a posibilitar una mayor eficiencia, disciplina y crecimiento a largo plazo —es una afirmación que usted ha realizado—, a mí me preocupa profundamente. ¿Está diciendo que la Administración pública es incapaz de gestionar en esos términos, en términos eficientes, en términos disciplinados y posibilitar el crecimiento? Usted ha puesto de manifiesto cuál ha sido la gestión que ha hecho el Partido Popular de esta empresa, que la ha puesto en números negros cuando estaba en rojos. Me parece absolutamente contradictorio. Yo le diría que la participación de las comunidades autónomas, de las administraciones públicas puede perfectamente mantener y conseguir que estos objetivos sean realizados. En cuanto a un tema que me preocupa a nivel personal, presidente, permítame un minuto —suelo ser mucho más breve—, yo no he cuestionado las cuentas, señor secretario de Estado. Cuando yo he hablado de opacidad me estaba refiriendo a la información, no a las cuentas de la sociedad en ningún caso, y quiero que conste en el «Diario de Sesiones» en nuestro caso y como Grupo Vasco este matiz.

No ha dicho ni una palabra sobre la fulminación *de facto* de la capacidad de decidir sobre el modelo de gestión aeroportuaria de las comunidades autónomas en el supuesto de que la transferencia de la misma se produjera en algún momento. Al final nos han atado de pies y manos. Ustedes han privatizado un porcentaje importante de la sociedad y esos socios exigirán el cumplimiento de los compromisos adquiridos con ellos. Y ni una palabra sobre la posibilidad de que la operación fuera cuestionada por

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 25

Europa y los tribunales de la Competencia. No hay respuestas, de verdad, y así se escribe la historia. Usted ha manifestado que es una gran operación. Yo no lo discuto y no lo discuto en términos societarios. Me faltan datos para saber si es una gran operación política vinculada al interés público. El hecho de que hable de volatilidad de los mercados y del futuro de la empresa sí me preocupa.

Presidente, permítame brevemente referirme a la intervención del señor Ayala.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Sánchez, por favor.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Señor Ayala, no se queje. Esto, en palabras de la diputada Surroca, ha sido un partido de tenis entre el Grupo Popular y el Grupo Socialista. **(El señor Gordo Pérez: Yo me he dirigido al secretario de Estado).**

El señor **PRESIDENTE**: Señora Sánchez.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: No ha habido ni una palabra, ni una referencia por parte del Grupo Popular a las manifestaciones que los representantes de los grupos nacionalistas hemos realizado. Usted ha dicho únicamente que no tenemos razones y que solo hemos hablado del modelo aeroportuario, de cuestiones competenciales que no venían al caso. Sí vienen al caso, porque nosotros estamos reivindicando unas competencias que no nos han explicado por qué no nos pueden ser atribuidas, en detrimento, además, de los intereses privados.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Sánchez, por favor.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Mis disculpas, señor presidente. Le agradezco al secretario de Estado su presencia y sus explicaciones. Deseo felicitarle, presidente, porque, como siempre, es usted muy generoso y ejerce su labor de una manera muy agradable para los diputados y diputadas de esta Comisión. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Sánchez.

Es el turno de la diputada representante portavoz del Grupo Parlamentario Catalán, doña Montserrat Surroca.

La señora **SURROCA I COMAS**: Señor presidente, en este caso le aseguro que no será necesario que sea generoso con el tiempo porque voy a ser breve.

Muchas gracias al señor secretario de Estado por las explicaciones. Nuestro grupo parlamentario básicamente se ha preocupado por una cuestión que es el posible —desde nuestro punto de vista— y fundamentado incumplimiento de la normativa de competencia, tanto a nivel del Estado español como a nivel europeo. Usted nos contesta que partimos de una premisa errónea, cual es que AENA funciona en red. Pues bien, señor secretario de Estado, tenemos que decir que esto es una coartada que se han inventado y que probablemente, cuando usted sale de España y lo explica en cualquier país del mundo, ese funcionamiento, ese modelo es único en todo el mundo. Por tanto, desde nuestra perspectiva, basta ya de inventarse cosas extrañas y seamos realistas con el modelo existente, seamos realistas ante esa posible situación, fundamentada perfectamente desde nuestro punto de vista, de un posible riesgo de incumplir la normativa de competencia, con las consecuencias que ello puede suponer en muchos ámbitos, y me refiero a cuestiones estrictamente económicas. Quien haya tomado esa decisión tendrá que dar respuesta de ello. Nosotros lo hemos advertido, lo hemos denunciado y esa es una situación que deberían tener mucho más en cuenta. Lamentamos que tengan que inventarse coartadas como esta, como la de funcionar en red, cuando no funciona en ningún otro país del mundo de esta manera.

Muchas gracias igualmente por las explicaciones que nos ha ofrecido esta tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz don Juan Luis Gordo.

El señor **GORDO PÉREZ**: En primer lugar, quiero dejar claro que mi interpelación es al secretario de Estado, por lo tanto, yo le interpelo a usted; si algún otro grupo quiere hacer una valoración será suya, pero mi interpelación es a usted.

Quiero decirle, en primer lugar, que el respeto a la Cámara pasa por venir en el momento adecuado y oportuno. Usted nos da explicaciones ahora del proceso de venta, pero el debate hay que hacerlo antes

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 26

y, además, debería haber sido la ministra, por la naturaleza de la operación; por ello, mi grupo va a seguir insistiendo y pidiendo a la ministra que comparezca, que nos explique ella la operación, que es la máxima responsable política, entendiendo que usted forma parte del Gobierno y, por tanto, responde solidariamente del Gobierno. Es la ministra a quien le corresponde. Se lo vamos a seguir exigiendo, si no es aquí, en Pleno, pero lo vamos a hacer.

Quiero decirle que me ha entendido mal: es compatible la solidaridad de la red pública con la implicación, involucración en la gestión de los órganos territoriales y sectoriales, perfectamente compatible. El problema de Castilla y León, que se lo he puesto como ejemplo, es que en ningún caso hay una corresponsabilidad e implicación del órgano de Gobierno de la Junta para generar sinergias entre aeropuertos y actividad económica e industrial. Eso tiene un modelo organizativo alternativo que permite optimizar y buscar mejores actuaciones, eso es lo que estoy diciendo, pero garantizando la unidad de la red. Nosotros apostamos por ello, en cuanto a ustedes tengo mis dudas. Se lo he dicho y creo que han marcado una clara hoja de ruta; es más, lo han manifestado públicamente en el informe del Ministerio de Fomento, lo han manifestado, han traspasado la raya de la venta de lo público. Pero hay que distinguir entre la propiedad y la naturaleza de la gestión. No sé si queda claro, pero esto es lo que he dicho.

Referente a las cuentas, mis fuentes son los datos, las cuentas de explotación, los estados financieros publicados por AENA, todos, todos (**Muestra un documento**). Quien hable de falsedades lo dirá él. Son datos auditados y, por tanto, cuentas claras y no falseadas; ahora, otra cosa es la presentación que se haga de las cuentas. Ya le pregunto —no me ha respondido a alguna pregunta—, ¿los fondos propios de AENA en este momento son 19.800 millones de euros? La compañía vale en fondos propios 19.800 millones de euros —le pregunto—, dígame si sí o si no. Yo aquí no lo veo, a lo mejor es que no sé leer e interpretar contablemente. Una cosa son los datos y otra cosa es la presentación e interpretación que se haga de los mismos.

Quisiera decirle también que en esta operación ha habido un claro pelotazo, por lo que entendemos en la jerga económica como pelotazo; porque se ha pasado el primer día de colocar a 58 euros la acción y se ha llegado a 70, más de un 20 %, y eso se ha traducido en que los grandes fondos han ganado en un solo día 836 millones con la venta de AENA, con una rentabilidad que estaba entre un 4 %, un 5 %, cuando en el marco comparado el bono español a treinta años no llega al 2 %. Si quiere se lo digo de otra manera. A esto se le llama despilfarro de lo público, de lo que es de todos —sí, sí, se lo digo así, llámelo como quiera—, pero pudiendo vender a 10 vender a 2, no lo entiendo. Ya le digo, 51 % del Estado tiene un valor de capitalización de 5.353 millones, pero la revalorización de los fondos institucionales ha sido de los 836 millones de euros que le decía antes. Sin embargo, los 89.000 pequeños inversores han revalorizado —esos a los que la ministra se refería como sus amigos— 44 millones de euros.

Hay otra cosa que no entiendo. He oído declaraciones del presidente de AENA presentándose a sí mismo como un gran gestor, gestor público. Dice que un gran gestor necesita un gran accionista, en referencia a la ministra. Oiga, este peloteo huelga, y mucho más cuando tiras con pólvora ajena, cuando los recursos son los recursos de todos; un poquito más de humildad y de modestia, ¿no? Dice muy poco bueno; en cuanto a los que hemos sido gestores, cuando uno tiene que hablar de sí mismo, peligro, peligro, y espero que rectifique.

Vamos a hablar de las cuentas. Decía antes que tomando como dato la evolución de las cuentas de explotación desde 2008 a 2014 y los estados financieros, lo que veo, de entrada, es un gran desequilibrio de las masas patrimoniales, total, pero no de ahora, desde el año 2005, 2008, 2009, 2010, ¿por qué? Porque ha habido unas inversiones tremendas. Como analista financiero me podría plantear si el Estado tenía capacidad para absorber las inversiones, pero tremendas. Hemos pecado quizá de gastarnos más de lo que podíamos, por diferentes Gobiernos, pero veo el Ebitda y hago el seguimiento. Empiezo en 2008 o 2009, el Ebitda siempre es positivo, 442 millones de euros en 2009. Se pasa a 2010 con 572, un incremento del 29 % —estábamos en plena crisis, ¿eh?—. De 2010 a 2011, 856 millones de euros, 48,3 % de incremento —esto debe ser el milagro económico del PSOE—. De 2011 a 2012, un 22,6 % de crecimiento, a 1.050. Año 2013, un crecimiento del 48 %. En 2015 hablan de que llegaremos a 1.900. Pero fíjese, ¿Dónde está el origen de todo esto? Ni más ni menos que en la evolución del incremento del transporte de viajeros, porque en 2009, si le hablo de ingresos, hay unos ingresos de 1.906 frente a unos gastos de explotación de 2.138. En 2010 ya sube el incremento de los viajeros, sube nada más y nada menos que un 3,9 %. De 2010 a 2011 se incrementa un 16,5 %, más que de 2011 a 2012, que se incrementa un 12 %. Y de 2012 a 2013, un 10 %. Es decir, hay un crecimiento del número de viajeros donde van ganando peso en la cuenta de los ingresos de explotación, y llegan a tener un peso de un 75 %

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 27

frente a los ingresos de los servicios comerciales que tienen un peso del 24 %, duty free, restauración, aparcamiento. La evolución es continuada, por eso se produce un punto de inflexión, por tanto, con amortizaciones inmensas; 674 millones a 2009; 741 millones en 2010; 829 millones en 2011; 2012, 832 millones. A mí me enseñaron que cuando se invierte, se invierte un euro con la esperanza de alcanzar una rentabilidad en el futuro mayor, y uno se apalanca, tenemos una ratio de apalancamiento de un 6, que ya está bien, pero una ratio de apalancamiento de un 6 para generar frutos que hemos invertido. No les entiendo, de verdad, no les entiendo. Porque, fíjese, el flujo de caja de AENA de este año serán 1.367 millones de euros, con unos beneficios aproximados que van a repartir de un 50 %, de 325 millones de euros, y eso nos lleva a una rentabilidad del 5.

Ha hecho usted una referencia, cuando le he preguntado cuál era la razón de la privatización, y creo que ustedes confían poco en su gestión. Usted ha respondido por disciplina, eficacia y eficiencia. ¿Qué ocurre, que un consejo de administración integrado por participación pública no genera disciplina y eficacia? Pero le voy a decir más: nos hemos visto obligados a hacer un seguimiento de las fortalezas de la oferta pública de venta por la prensa salmón, y había seis fortalezas, seis fortalezas reiteradas, publicitadas por la ministra, publicitadas por el presidente de AENA. Una, exceso de capacidad instalada o, dicho de otra manera, capacidad de absorción de un 70 % más de viajeros; se puede pasar de los 200.197 millones a 335 millones de pasajeros. Concretamente en Barajas se puede absorber un 67 % más, en El Prat un 46 % más, en Palma un 47 % y Gran Canaria y Alicante pueden doblar. Esto que a veces se llama despilfarro ahora se llama fortaleza, y yo le digo: herencia socialista, le guste o no le guste; esta es la herencia, la inversión. **(Rumores)**. La segunda fortaleza, no se necesitan inversiones. Oiga, lo dicen los analistas financieros, ya no hacen falta inversiones; ahora todo el flujo operativo de caja que recojamos lo vamos a repartir, el 50 %, en beneficio, y va a ser muy alto. Pero es que la inversión media en el periodo 2008-2015 ha sido de 1.872 millones de euros, y la inversión en estos momentos está por debajo de los 500 millones de euros. Esto se llama herencia socialista, la segunda fortaleza.

En cuanto a la congelación de tasas. Ustedes han vendido a bombo y platillo que la ministra ha congelado las tasas. No es verdad, pregunten a la Asociación de Aviación Civil. Subieron tremendamente las tasas en el periodo del segundo año de Gobierno, hasta tal punto que Madrid tuvo problemas con la caída del turismo; las tasas han sido el resultado de un marco de acuerdo en la Unión Europea con los operadores. Sobre el pago de dividendos, es otra fortaleza, 5 %, muy por encima del mercado; herencia socialista, gracias a la inversión. El pelotazo inmobiliario —esto es tremendo—, se ha presentado también como fortaleza, la compra de todos los terrenos. Otra fortaleza es el bajo coste de la deuda, pero es que tenemos una deuda muy baja, el 1,32; si quiere le explico la estructura de la deuda, pero un 65 % procede del Banco Europeo de Inversiones y del ICO, una deuda muy baja, herencia socialista también, porque a esto han aportado poco.

Lo que le tengo que decir es que ustedes han hecho de esto un elemento de propaganda, de propaganda, porque han presentado —además les invito a que vean los videos, la publicidad, la propaganda institucional—, han utilizado esta venta asociada a la gran recuperación económica de España, no sé si de la precariedad en el empleo, el crecimiento del desempleo, pero lo han utilizado descaradamente en los medios de comunicación. Díganos cuánto se han gastado, porque se lo he preguntado por escrito y no he sido capaz de saber cuál es la distribución de gasto por medio, periodificada en el tiempo, en qué medios. Dígalo. —Voy terminando—. Aquí nos encontramos claramente con una lesividad de los intereses del Estado. Tal y como han hecho la privatización hay una lesividad, estamos repartiendo más dividendos de lo que sería justo en el mercado y, al mismo tiempo, me temo, me temo, que estamos dando un primer paso —que espero que nunca llegue— para un deterioro notable del servicio público de la conectividad y de la movilidad de los ciudadanos. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno del portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don Andrés Ayala Sánchez.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, trataré de ser breve aunque se hayan dicho muchas cuestiones que el Grupo Parlamentario Popular tiene que contestar.

En primer lugar, quisiera dejar bien claro que esta comparecencia se hace, tal y como lo podemos leer, para explicar cuál ha sido el proceso de enajenación del 49 % de AENA y no de inversiones concretas que va a hacer AENA; por tanto, me parece muy bien que los grupos demanden algunas respuestas pero no estamos en el marco adecuado. He contestado a todos los grupos y he hecho referencias concretas a lo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 28

que se ha dicho por cada uno de los grupos, y estoy dispuesto a seguir haciéndolo porque me gustan más los partidos de juego de equipos completos que no los individuales, señora Sánchez Robles.

Me gustaría dejar bien claras algunas cuestiones. Aquí se utiliza el informe de la Competencia como el gran elemento demonizador de la operación del Gobierno, aquí está el informe (**Muestra un documento**), y este informe hace unas recomendaciones de futuro, punto número uno, que es donde se encuentra la frase que ha leído y a la que se ha referido la señora Oramas. En segundo lugar, tuvo un voto particular demoledor al cual nadie quiere hacer referencia, y luego lo que es más importante y solo lo utilizamos cuando queremos, no daba respuesta a qué pasaba con el mantenimiento del servicio público — precisamente lo que se está demandando—, y los aeropuertos deficitarios. Solo hablaba desde el punto de vista de la apertura a la competencia y la posibilidad de ese establecimiento de tasas individuales. Un ejercicio de responsabilidad es darse cuenta que no podemos utilizarlo, y más cuando se está defendiendo por quien tiene aeropuertos deficitarios, como arma arrojadiza porque dice en una frase lo que nos conviene y no en el global y donde se enmarca el informe de la Competencia. Por tanto, respuesta clarísima.

Me gustaría que se viera que en el Grupo Parlamentario Popular somos muy respetuosos con las comunidades autónomas y en el uso de sus competencias; en todo caso porque cada uno de nosotros también vivimos en una comunidad autónoma de mayor o menor rango, según se quiera ver. Pero no digamos, y se quede sin contestación en el «Diario de Sesiones», que con la cesión de la gestión aeroportuaria a las comunidades autónomas se sigue funcionando en red, porque eso es no querer conocer la realidad y la verdad; porque estamos diciendo que las comunidades autónomas cuando tengan la gestión aeroportuaria de aeropuertos que fueran excedentarios, estarían dispuestas en ese mismo procedimiento a subvertir los déficits de las comunidades autónomas que tuvieran aeropuertos deficitarios. Vamos a ser serios en los planteamientos; me parece muy bien que queramos hacer ejercicio de la permanente cesión de competencias, pero cuando tengamos unos marcos en los que la obligación del servicio público, en los que el bien general del Estado nos demanda una gestión global, veamos que no es un tornillo sin fin el de la permanente demanda de competencias y cesión de gestiones. Esa es una cuestión que debemos tener clara, al margen de criticar el funcionamiento en red, porque como es en el único país en el que funciona... No es verdad, hay países, es más hay redes pluriestatales; el ejemplo lo tenemos en Holanda y Alemania donde sus aeropuertos funcionan en red y pertenecen a Estados distintos. No maximicemos y digamos que somos el único país, porque estamos faltando a la verdad.

No puedo compartir que se diga que aquí hay que venir cuando lo demanden algunos grupos de la oposición; aquí hay que venir cuando se considera oportuno que se tiene que venir. Además, yo me pregunto, ¿es una decisión del Ejecutivo la enajenación de un porcentaje minoritario de AENA, sí o no? ¿Entra dentro de sus competencias, sí o no? ¿Hay alguna necesidad de respaldo, control previo para esa labor del Gobierno, sí o no? No, no la hay. Por tanto, el Ejecutivo y el grupo mayoritario, por cierto, consideran que el momento oportuno para venir es cuando se ha culminado una operación que no distorsione cuál está siendo la política y la estrategia del Gobierno, que por transparencia no va a quedar.

Quiero ser exquisito en mis expresiones, pero cuando una empresa entra en bolsa la garantía de sus valoraciones y sus libros son cosas importantes. Aquí han intervenido varias empresas auditoras, al margen del control previo y posterior de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, y además está la propia actuación de lo que estamos diciendo si es o no es. Ponerse a hacer aquí ejercicios académicos sobre las valoraciones me parece que es un poquito arriesgado, y además es a lo mejor el único recurso que le queda.

Hay una cuestión importante, señor secretario de Estado, que dijera: aquí nadie ha pegado un pelotazo. Aquí hay unos señores que cuando enajenen las acciones que han comprado, y hay algunos compromisos de no enajenación en un periodo largo, en ese momento y según la valoración que haya en ese momento, obtendrán o no unas plusvalías de su inversión, plusvalías por otra parte que va a obtener en la misma medida el Estado porque corre la misma suerte que los inversores actuales. Es decir, que si ahora mismo se ha revalorizado la acción para unos accionistas, la misma revalorización ha tenido el porcentaje del Estado. Luego, si hay pelotazo será para el Estado porque tiene el 51 %. Hablar aquí de pelotazo es demagógico y sencillo, es muy fácil.

Aquí se utilizan términos que se creen que los demás no conocemos. Hablar del Ebitda en términos absolutos, olvidando las amortizaciones y los *inputs*, es decir, lo que viene debajo del Ebitda, para saber cuál es el estado real de una sociedad es, cuando menos, maquillar la realidad; porque con un apalancamiento de quince veces, que es lo que tenía AENA —que ahora tiene seis, como ha puntualizado

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 29

muy bien el señor secretario de Estado—, el riesgo de *default* que tenía AENA en el año 2011 no es el que tiene ahora. Por tanto, el Ebitda no sirve para nada con el riesgo que en ese momento se estaba teniendo, al margen de las mejoras de las cifras del Ebitda en los ejercicios posteriores: Usted mismo lo ha dicho y usted mismo se contesta. No vengamos aquí a jugar con cuestiones financieras porque esas cuestiones financieras también son contestables.

Otra cuestión, señor Gordo. Dice que los puntos fuertes de la operación son herencia del Partido Socialista. No señor. **(Los señores Gordo Pérez y Pezzi Cereto pronuncian palabras que no se perciben)**. Señor Gordo, cuando estamos hablando de obras faraónicas e innecesarias que pusieron en una situación cercana a la quiebra o al *default* a AENA, estamos refiriéndonos a inversiones abandonadas o en desuso que no se justificaban en ningún caso; no a la T-4. Estoy hablando —si quiere usted se lo vuelvo a repetir— de la ampliación del aeropuerto de Alicante que ha hecho abandonar a un año la segunda ampliación que está cerrada y sin uso **(El señor Gordo Pérez: Murcia y Castellón)**. La de Murcia no. Estamos hablando a AENA. Yo no le he interrumpido a usted en ningún momento, siguen ustedes demostrando que no tienen otros argumentos que interrumpir cuando se les contesta, es decir, no tienen educación.

Por último y con esto acabo, señor presidente —quería contestar con normalidad pero es que ni respetan el turno de la palabra—. Hablamos de tasas; los que por ley establecieron que las tasas subían en todos los años fue el Partido Socialista de forma automática. Es más, en el año 2011 quisieron vender que habían rebajado las tasas como incentivo a la enajenación, que fueron sus palabras concretas, pero solo lo hicieron con la tasa de ruta, porque subieron la tasa de aterrizaje, subieron la de seguridad, la del pasajero —que se la subieron 2 euros a los comunitarios y se la bajaron 60 céntimos a los del resto del mundo—, y las pasaderas, mostradores, locales y mercancías que las subieron un 8,3 %. Eso fue lo que ustedes hicieron, eso fue lo que dejaron puesto, lo que hizo el PSOE, señor presidente, por dejarlo establecido, fijarlo por ley. El Partido Popular lo que ha hecho ha sido congelarlas hasta 2025 y bajar todas las tasas. Por tanto, aquí hay una cuestión que está muy clara y es que el Partido Socialista está que trina por que se ha demostrado que no tiene ni idea de gestionar, y ahora ha aprendido cómo se gestiona en muy pocos años una empresa que estaba en *default* a una que ha tenido el resultado en bolsa que ha tenido en esta semana. **(La señora Sánchez Robles: Es mejor que digas pérdidas en vez de default que se entiende más)**.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno de cierre de este debate a cargo del señor secretario de Estado. Tiene la palabra don Julio.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Quisiera referirme a las distintas intervenciones de los grupos antes de concluir, empezando por la intervención de la representante de Coalición Canaria. De mis palabras no se puede desprender ninguna calificación hacia nadie; desde luego, nunca ha sido el tono ni lo es ni lo será y, si así se ha visto, hay una clara mala interpretación de mis palabras.

Hay dos cuestiones que conviene precisar. En primer lugar, es difícil de entender la crítica que ahora se va haciendo a la privatización de AENA y a la posición de los aeropuertos canarios en ella, cuando la representante de Coalición Canaria en el proceso de privatización del Partido Socialista no dijo absolutamente nada con respecto a esta situación, y además le pareció oportuno. **(La señora Oramas González-Moro: ¡Miente usted!— Muestra un documento)**. En segundo lugar, estoy encantado de venir a hablar de las inversiones en puertos, en aeropuertos y del convenio de carreteras. Lo hago con mucho gusto. Hoy he venido a hablar del proceso de privatización de AENA y no de las inversiones pero, insisto, muy gustosamente vengo a hablar de cualquier cosa que tenga que ver con el proceso inversor del ministerio.

En relación con la intervención del Bloque, la representante del BNG insiste en cuestiones ya comentadas de que si lo entregamos a manos privadas, de que si vamos a cerrar, de que privatizamos. Lo puedo decir más veces pero es difícil que lo pueda decir más claro. Es una compañía pública, que va a seguir siendo pública, que va a funcionar en red y que no va a vender ni a cerrar ninguno de los aeropuertos de la red. En cuanto a cómo va a repercutir en los trabajadores de AENA ninguno de los derechos ni de las expectativas de los trabajadores de AENA se va a ver en absoluto modificado en un sentido negativo, que entiendo que es a lo que se refiere la representante del Bloque Nacionalista Galego por la privatización, que además tiene un convenio colectivo que le da certidumbre durante una serie de años en adelante. Por lo que se refiere a la seguridad aérea, AESA seguirá cumpliendo y haciendo su

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 30

función cualquiera que sea el porcentaje de participación que tenga el capital privado en la compañía; son dos cuestiones que no tiene en absoluto nada que ver la una con la otra, la seguridad aérea con cuál es la financiación de la compañía.

La representante del Grupo Nacionalista Vasco también atribuye a mis palabras cosas que son difíciles, al igual que la representante de Coalición Canaria, de si descalifico o tomo por tontos y demás. Una de las cosas por las que creo que me caracterizo es por intentar ser muy correcto y muy respetuoso en todas mis intervenciones, pero si esa es la consideración que se desprende, de verdad que lo siento.

En cuanto a explicar las razones de la privatización, creo que se han explicado por activa y por pasiva, y es una obligación del secretario de Estado y del ministerio, cuando estamos hablando de una operación que afecta a 4.000 millones o a 8.700 millones de valor, dar cumplida cuenta puntual de todas y cada una de las fases del proceso. Entiendo que es mi obligación y es la manera en la que entiendo la obligación del Gobierno en esta comparecencia, como por supuesto la de responder o intentar hacerlo a todas las preguntas y a todas las consideraciones que se han puesto de manifiesto en esta sala.

No debemos volver las oraciones por pasiva. Decir que el capital privado va a ayudar a la eficiencia y a la disciplina no significa que el sector público sea un mal gestor, no podemos entrar en estos juegos, no me atrevo a decir fáciles porque, si no, me van a decir que me comporto de una manera no correcta, pero es siempre la posibilidad de volver la oración por pasiva. Creo que el que haya capital privado es bueno para el crecimiento de la compañía e interviene junto a la idea de servicio público la idea de conseguir prestar servicios con la mayor eficiencia posible y yo entiendo que esa es una cuestión positiva en el concepto que tenemos en el Gobierno de lo que es la libre empresa, la participación del capital privado en las tareas de una actividad económica, etcétera.

La representante del Grupo de Convergència i Unió hace referencia a que cuando uno sale de España no se encuentra con una estrategia como esta. Creo que lo que todos los asesores financieros e inversores han utilizado como comparación para ver cómo está funcionando AENA son los aeropuertos de París y Fraport, que están en los mismos porcentajes y con el mismo esquema y funcionamiento. Luego la idea de trabajo en red es algo que está dando valor a las recientes estrategias de privatización que se están produciendo.

El representante del Grupo Socialista habla de que el debate hay que hacerlo antes y no después. Esto lo he comentado hasta la saciedad. Hacía la pregunta de cuáles son los fondos propios, y si son 19.800. Él sabe muy bien que los fondos propios o el *equity* son 8.700 al valor de salida a Bolsa, la capitalización bursátil al valor de ahora, pero si a los 8.700 le sumamos los 11.500 de deuda el valor total bruto de la compañía son los 19.800.

Luego está, al igual que lo de la gestión del sector público, la idea del pelotazo, de los que ganan y los que pierden. Si una empresa sale a Bolsa y la cotización de la acción mejora, resulta que se ha vendido mal el valor de las acciones de la compañía porque se están enriqueciendo los que la compraron. Si uno sale a Bolsa o saca a Bolsa una compañía y el valor de la acción cae por debajo, entonces ha engañado a aquellos suscriptores que entraron como minoristas y demás. La única solución es que la acción no se mueva, pero esto es imposible. Y dentro de que la acción baje o la acción suba, todo el mundo entiende que el que haya una revalorización de la acción es un síntoma de capacidad y de potencia de la empresa que sale a Bolsa, y esta es la manera en la que nosotros lo contemplamos.

Hablaba usted también del récord de las cuentas de la compañía. Se ha señalado ya en dos ocasiones en esta comparecencia, tener prácticamente un ratio de 14 veces el Ebitda sobre deuda no hay empresa que lo resista y cuando uno pasa del Ebitda al desglose, como bien decía el señor Ayala, de qué son los ingresos antes de intereses, impuestos, depreciación y amortizaciones y aplica las amortizaciones, la carga por intereses, etcétera, se le da la vuelta a la cuenta y esto es algo que no aguantaría la compañía. Ha habido una sobreinversión que la capacidad de generación de recursos de la compañía no aguantaba y por eso esto es un ratio que ha habido que ir restableciendo.

Respecto a las tasas, se ha dado una certeza de no incremento de las tasas hasta el año 2025, y creo que este elemento de certeza y de seguridad es muy importante para los inversores.

En cuanto al valor de la compañía —y con esto termino—, cuando la compañía se valoró por Roland Berger en el año 2011 valía entre 2.500 y 3.000 millones y el valor por el que sale a Bolsa son 8.700 millones en *equity value*. Creo que esto pone de manifiesto cómo los valoradores internacionales y las empresas con capacidad de llevarlo a cabo valoraron entonces la compañía y cuál es el valor que la compañía tiene ahora.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 754

18 de febrero de 2015

Pág. 31

Presidente, quiero cerrar diciendo que desde el punto de vista del Ministerio de Fomento, de Enaire, esta ha sido una operación enormemente exitosa y que nos sentimos contentos de que el proceso de reconversión y de puesta en valor de la compañía y de salida a Bolsa haya tenido el éxito que ha tenido, porque ello, insisto, contribuye a dar una imagen o a recuperar la imagen de España en el concierto internacional y ante el resto de nuestros socios europeos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El debate ha concluido.

Se levanta la sesión.

**Eran las siete y diez minutos de la tarde.**

cve: DSCD-10-CO-754