



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

XI Legislatura

Pamplona, 17 de septiembre de 2024

NÚM. 16

**COMISIÓN DE INDUSTRIA Y DE TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y
DIGITAL EMPRESARIAL**

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.^ª MARÍA RONCESVALLES SOLANA ARANA

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 17 DE SEPTIEMBRE DE 2024

ORDEN DEL DÍA

- Elección de la vicepresidencia de la Comisión.
- 11-24/COM-00127. Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Industria y Transición Ecológica y Digital Empresarial para informar sobre la situación de la empresa Sunsundegui.
- 11-24/COM-00128. Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Industria y de Transición Ecológica y Digital Empresarial para informar sobre la nueva situación generada en Sunsundegui tras la decisión de la empresa Volvo.
- 11-24/COM-00129. Comparecencia, a petición propia, del Consejero de Industria y de Transición Ecológica y Digital Empresarial para dar cuenta de la situación de la empresa Sunsundegi y su acuerdo con la empresa Volvo.

(Comisión transcrita por Naturalvox S.A.U.)

(Comienza la sesión a las 15 horas y 19 minutos).

Elección de la Vicepresidencia de la Comisión.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Arratsalde on, jaun-andreok. Hasiera emango diogu gaurko sesio honi. Ekingo diogu sesioaren lehenengo puntuari. Buenas tardes, señorías. Vamos a iniciar la sesión de hoy. Lo haremos con el primer punto del orden del día: Elección de la Vicepresidencia de la Comisión.

Habiendo quedado vacante la Vicepresidencia de esta Comisión de Industria y Transición Ecológica y Digital Empresarial, se procederá a la elección de su cargo vacante de conformidad con el artículo 54 del reglamento que dice lo siguiente. Uno, las y los miembros de la Mesa de la Comisión se elegirán simultáneamente mediante votación secreta, por papeletas en las que cada miembro de la Comisión podrá escribir un solo nombre, solo serán elegibles las y los miembros de la Comisión que no formen parte del Gobierno de Navarra. En el punto dos dice, realizado el cómputo de los votos, obtendrá la Vicepresidencia la persona que hubiere obtenido el mayor número de votos. Tres, en caso de empate, tanto para la Presidencia como para la Vicepresidencia, se dirimirá en favor de la persona de mayor edad, si el empate se produce para el cargo de Secretaría resultará elegida la persona más joven. Cuatro, si tras la votación quedase algún cargo de la Mesa sin cubrir, se proclamará para la Presidencia y la Vicepresidencia, si fueran estas las vacantes, respectivamente a la persona de mayor edad, y para la Secretaría, a la de menor edad.

¿Algún grupo o agrupación parlamentaria presenta candidatura a la Vicepresidencia de la Comisión? Lo tengo que preguntar. Tenemos aquí la candidatura de doña Irati Jiménez en representación del Grupo Parlamentario EH Bildu Navarra, que lo hace formalmente por medio del presente escrito. Se presenta como candidata para la Vicepresidencia de la Comisión de Industria y de Transición Ecológica y Digital Empresarial. El secretario procederá pues, si no hay más candidaturas, a llamar nominalmente a las Parlamentarios y los Parlamentarios. Cuando quiera, secretario.

SR. SECRETARIO (Sr. Garrido Sola): Ángel Ansa Echegaray. Mikel Asiain Torres. Miguel Bujanda Cirauqui. Ana María Elizalde Urmeneta. María Isabel García Malo. Miguel Garrido Sola. Irati Jiménez Aragón. Emilio Jiménez Román. Antonio Javier Lecumberri Urabayen, Carlos Mena Blasco. Oihan Mendo Goñi. Juan Luis Sánchez de Muniáin. María Roncesvalles Solana Arana. Ainhoa Unzu Garate.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Procedemos al recuento de los votos: Irati Jiménez, Irati Jiménez Aragón, blanco, Irati Jiménez, Irati Jiménez, Irati Jiménez, Irati Jiménez Aragón, blanco, blanco, Irati Jiménez Aragón, zuria, zuria eta Irati Jiménez. 8 votos ha obtenido Irati Jiménez de Aragón y 6 votos han sido votos en blanco. Por lo tanto, resulta elegida a la Vicepresidencia de la Comisión de Industria y de Transición Ecológica y Digital Empresarial doña Irati Jiménez Aragón, Irati Jiménez Aragón anderea, quien puede pasar ya a ocupar su puesto en la mesa. (MURMULLOS). Oraintxe bertan. Zorionak.

SRA. JIMÉNEZ ARAGÓN: Eskerrik asko. (RISAS).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Habiendo tomado formalmente y físicamente también posición y posesión de su cargo de Vicepresidenta de la Mesa, se suspende la sesión. Les veo a las quince treinta para acometer la comparecencia del Consejero Irujo, el segundo punto del orden del día. Se suspende la sesión.

(Se suspende la sesión a las 15 horas y 25 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 15 horas y 33 minutos).

11-24/COM-00127. Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Industria y Transición Ecológica y Digital Empresarial para informar sobre la situación de la empresa Sunsundegui.

11-24/COM-00128. Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Industria y de Transición Ecológica y Digital Empresarial para informar sobre la nueva situación generada en Sunsundegui tras la decisión de la empresa Volvo.

11-24/COM-00129. Comparecencia, a petición propia, del Consejero de Industria y de Transición Ecológica y Digital Empresarial para dar cuenta de la situación de la empresa Sunsundegi y su acuerdo con la empresa Volvo.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Reanudamos la sesión y vamos al segundo punto del orden del día por el que tenemos la comparecencia del Consejero Irujo Amezaga. Hay tres solicitudes de comparecencia con el mismo objeto. La primera de ellas es del Partido Popular; la segunda de ellas, por orden de registro, de Unión del Pueblo Navarro, y también el Consejero, a solicitud propia, está hoy aquí, por lo tanto, la comparecencia se solicita para informar sobre la situación de la empresa Sunsundegui por parte del Partido Popular; Unión del Pueblo Navarro, para informar sobre la nueva situación generada en Sunsundegui, tras la decisión de la empresa Volvo; y, a petición propia, el Consejero pide comparecer para dar cuenta de la situación de la empresa Sunsundegui y su acuerdo con la empresa Volvo.

Saben que disponen las solicitantes de un breve espacio de tiempo, no superior a cinco minutos en cada uno de los casos, para exponer aquello que motivó la solicitud. Por lo tanto, la primera en tomar la palabra será la portavoz del Partido Popular, en este caso la señora García Malo. Cuando quiera.

SRA. GARCÍA MALO: Muchas gracias, Presidenta. Buenas tardes, señoras y señores Parlamentarios. Buenas tardes, Consejero. Bienvenido a esta Comisión y bienvenido también el equipo que le acompaña: el Director Gerente de Sodena, señor Larraya; el señor Arruti, Director de Fomento Empresarial, y el señor Seminario, Jefe de Gabinete.

Podríamos hablar de la oportunidad de la celebración de esta Comisión. Creo que todos hemos conocido la noticia que hoy se ha producido, el comunicado que ha hecho la empresa de que parece ser que Sunsundegui solicita el precurso de acreedores. Es lo primero que le quiero preguntar: si usted confirma esta noticia que, como digo, hoy hemos conocido.

Nuestro grupo parlamentario, el Partido Popular de Navarra, quiere comenzar desde luego lamentando este anuncio de que la empresa entra en precurso de acreedores, así como el anuncio de que Sunundegui iba a dejar de fabricar los autobuses de alta gama para Volvo.

Lamentamos estos dos anuncios porque, desde luego, es una mala noticia para la empresa, que cuenta con trescientas personas trabajadoras sobre las que vuelve a sobrevolar la duda y la incertidumbre sobre su futuro. Es una mala noticia para la Sakana y es una mala noticia para toda Navarra, ya que se trata de una empresa estratégica que como tal ha sido tratada en distintos momentos por el Gobierno de Navarra.

Consejero, sin duda la noticia que hoy se ha dado, pero también la de que no se van a fabricar estos dos modelos, ha supuesto un claro revés para ese futuro esperanzador y prometedor de la empresa que usted anunciaba gracias al proyecto de Volvo buses y que estoy convencida de que todos deseábamos. En esta legislatura ha defendido en esta Cámara dos proyectos de ley foral que, finalmente, fueron aprobados para autorizar a Sodena la concesión de préstamos a esta empresa por un importe total de hasta nueve millones de euros. La razón que ha argumentado siempre como razón principal y que ha sostenido el resto de grupos parlamentarios, que hemos apoyado estos préstamos de una u otra manera, es la concesión de estos nueve millones por el acuerdo firmado el 12 de octubre de 2023 por Volvo para trasladar a Sunundegui el carrozado de sus vehículos modelos 9909, 9700 y de futuros modelos eléctricos, acuerdo que en el que le acompaña duplicaría su capacidad de producción hasta quinientas cuarenta unidades y la plantilla hasta seiscientos cincuenta y ochocientos empleados.

Sobre esta base es sobre la que se construyó el plan estratégico de la compañía y el informe de KPMG y también, como digo, lo que ha justificado en todo momento el apoyo de los nueve millones de euros por parte del Gobierno de Navarra a través de Sodena. Este nuevo escenario que ahora tenemos, que es claramente negativo, nos genera muchísimas dudas. Yo diría que la situación actual es de desconcierto, desconcierto con todo lo que está ocurriendo, que hoy esperamos que se puedan aclarar y por eso hemos solicitado su comparecencia.

Tenemos dudas sobre el seguimiento y control que está realizando el Gobierno de Navarra de este proyecto. El 25 de abril auguraba, en este Parlamento, un futuro prometedor a Sunundegui gracias al acuerdo con Volvo, el 25 de abril. Pero es que el 7 de mayo la Presidenta y usted mismo mantenían una reunión con Volvo en la que alardeaban de la buena marcha del proyecto.

Tan solo un mes después, no transcurrió apenas un mes, cuando ese acuerdo se ve truncado. ¿En qué momento, Consejero, se ha roto ese canal de comunicación abierto y discreto que usted ha dicho siempre que mantenía con Volvo? ¿Qué comunicación tiene el Gobierno de Navarra con Sunundegui? ¿En qué momento y cómo ha tenido conocimiento el Consejero de esta decisión? Incorporo también la pregunta sobre, concretamente, cuándo ha conocido el Consejero que se iba a dar este precurso de acreedores. ¿Qué motivos han llevado a tomar esta drástica situación de no fabricar los buses de gama alta para Volvo? ¿Por qué estas debilidades, estos riesgos, no han sido recogidos en el plan estratégico y en los informes elaborados? Y en este nuevo escenario, ¿qué futuro espera la compañía? Son más las dudas que tenemos, pero como va a intervenir el Consejero, creemos que muchas de ellas serán resueltas y, si no es así, reiteraremos las dudas que tenemos planteadas. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Gracias a usted, señora García Malo. Aprovecho yo también desde la Presidencia para dar la bienvenida al propio Consejero Irujo y a todo su equipo. Señor Director Gerente de Sodena, señor Larraya, ongi-etorri, baita ere zuzendari nagusia den Arruti jaunari, industria zuzendari Nagusia, eta kabineteko kideak diren Gindeo jauna eta kabineteburua den Seminario jauna. Ongi etorriak, beti bezala, batzorde honetara. Ahora sí cedo el turno de palabra a la portavoz de Unión del Pueblo Navarro solicitante también de esta comparecencia, señora Elizalde Urmeneta. Cuando quiera dispone de cinco minutos.

SRA. ELIZALDE URMENETA: Gracias, Presidenta. Por supuesto, doy la bienvenida a todo el equipo del Consejero y al Consejero. Lo primero es lamentar que esta comparecencia se haya tenido que producir, pero ya vamos a entrar directamente al grano, porque lo que sí que le vamos a exigir, señor Consejero, es claridad en la información, que no está habiendo. Existen permanentes contradicciones en las informaciones que nos dan y permanentes confusiones.

Es difícil que tenga nuestra confianza o que la quiera llegar a tener cuando está jugando al gato y al ratón con la información que nos tiene que dar. Cuando ayer mismo a última hora de la mañana, en el plazo límite, nos pide ampliación de plazo para darnos copias de expedientes solicitados desde el 5 de julio. Ayer a última hora. No tengo la menor duda de que eso lo hizo, precisamente, para que viniéramos a esta comparecencia sin tener la documentación que le habíamos pedido, ni siquiera la que usted ofreció y que dijo que a partir del día 15 facilitaría y que no ha facilitado.

Esta mañana ha empezado todo. Bueno, todo no. Esta mañana ha empezado el día con una entrevista al alcalde de Alsasua, curiosamente de Geroa Bai, en la que manifestaba su preocupación por Sunsundegui —normal— a la vez que entendía que hay un problema estructural, dudando de que el problema esté identificado y la primera pregunta es esa: ¿está identificado el problema, señor Irujo? Esa es la primera.

Y claro, si ya teníamos intención de pedirle claridad, se la reclamamos con muchísima más contundencia, después de que se haya publicado que la empresa ha solicitado el precurso de acreedores. Queremos que nos diga cómo ve el Gobierno y qué perspectivas tiene el Gobierno de este precurso: si terminará en concurso, si terminará en liquidación o si remontará, porque todas las informaciones son confusas y por eso le reclamamos claridad.

Da la sensación —lo decía también la portavoz que me ha precedido en la palabra— que este Gobierno de Navarra ha hecho dejación de sus funciones en Sunsundegui. No ha estado encima de la empresa y sus problemas porque si no, la tramitación de los proyectos de ley foral no se hubiera hecho en tres días, que es como se hizo aquí. Y eso indica una mala gestión del propio Gobierno y las responsabilidades venimos a pedírselas a usted.

Como inicio, aparte de las cuestiones que ya se han producido, veníamos también a intentar poner los datos en contexto y que nos aclarara ciertas cuestiones. La primera es el acuerdo definitivo que firmó Volvo en octubre de 2023, queremos saber si es un contrato o no es un contrato, porque juegan todo el rato con el lenguaje. A veces le llaman compromiso, a veces le llaman acuerdo, a veces le llaman contrato, pero no lo sabemos. En los expedientes se habla de la situación financiera delicada de la empresa Sunsundegui, que le haría no poder afrontar las inversiones necesarias para la fabricación de los dos modelos de autobuses de alta gama de

Volvo, para lo que requeriría la aprobación de las dos leyes forales, autorizando el préstamo de nueve millones de euros, que no se sabe cómo en el primer expediente se pedían tres, pero realmente se aprobaron cuatro.

Sin embargo en los últimos meses, desde diciembre de 2023, este Parlamento ha aportado 9 millones de euros. Volvo y Mayers han realizado anticipos de otros 9. Las entidades financieras han renovado los acuerdos de financiación que tenían con la empresa Sunsundegui por importe de 11,6 millones, a los que hay que sumar otros 2,7 y existe un preacuerdo con una empresa china. ¿De dónde procede y hasta dónde alcanza esta tensión financiera de la empresa? Lo queremos saber.

De verdad, le hemos exigido claridad en el expediente en varias ocasiones y no ha sido claro. La preocupación es máxima, máxima. Se lo decimos en este Parlamento. Lo están los trabajadores. Está preocupado hasta el propio alcalde. Usted mismo definía el proyecto como estratégico para Navarra y para la Sakana. Y después de que Volvo retirara la posibilidad de realizar estos dos modelos, cuéntenos de una vez cómo está la empresa. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Gracias a usted, señora Elizalde. Ahora sí, vamos a dar la palabra al Consejero Irujo. Dispone de aproximadamente treinta minutos para hacer la exposición, responder a lo que se le ha trasladado. Cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE INDUSTRIA Y DE TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y DIGITAL EMPRESARIAL (Sr. Irujo Amezaga): Arratsalde on, buenas tardes. En primer lugar vamos a empezar por unos antecedentes de por qué estamos en esta situación también, empezando en el año 2013, como indica la propia presentación en la que me voy a apoyar para esta comparecencia.

Se llega a un acuerdo compraventa, en la que se vendieron las acciones al grupo de Sunsundegui por un solo euro y todas las aportaciones de Sodena que se habían hecho hasta el momento, que ascendían a los 34 millones de euros, fueron condonadas. Esa fue la condición. De hecho, en el año 2013 la compañía entró también, para hacer frente a diferentes pagos que no era posible, en un proceso de precurso. En ese momento la directiva, gran parte de la directiva actual y varios trabajadores, más de un centenar, decidieron iniciar esta operación y se acordó. Es decir, empezamos el año 2013 con una condonación de deuda por parte de Sodena de 34 millones de euros. En aquel acuerdo, además, también se asumió el compromiso de apoyar a Sunsundegui en determinadas circunstancias, en la inversión para la adecuación de instalaciones durante los ejercicios 2017, 2018 y 2019. Efectivamente, aquí el compromiso de gasto llegaba hasta los 4,5 millones. Los registros de Sodena nos dicen que se llegaron a desembolsar 1,5. Los otros 3 allí se quedaron.

La compañía pasa —como luego iremos viendo— por un periodo, años 2018-2019, de dos años realmente buenos. Llegó la pandemia y ahí es donde también hablaremos, porque hay que hablar también de cómo es el sector carrocero tanto aquí como en toda Europa. Y el año 2020 entra, obviamente, en serios problemas porque simplemente el mercado se detiene, obviamente no se compran ni se venden autobuses. Con lo cual ya a finales del 2020 solicitan a Sodena un nuevo préstamo, que se le concede por valor de 3,4 millones de euros. El año 2022 Cofides, como Compañía Española de Financiación del Desarrollo, concede 8,9 millones en el marco del Fondo de Recapitalización para empresas afectadas por el covid-19, Fonrec. Luego

Cofides, ya también aquel año en el que compañía sigue en dificultades, vuelve a apoyar con 8,9 millones de euros. Asimismo también el ICO respaldó una financiación bancaria mediante avales por valor de 8 millones de euros, también avales covid, en los años 2020 y 2021. El CDTI, Centro para el Desarrollo Tecnológico y la Innovación, también aportó otros 200.000 euros en concepto de «innovación», como bien dice su nombre. El año 2023 entra el contrato con Volvo.

Aquí le quiero señalar, señora Elizalde, una vez más, lea la documentación que ya les mandamos al Parlamento. Cuando aprobamos, por ejemplo, tanto la ley foral de diciembre como la de abril enviamos absolutamente todos los expedientes. Me remito a un solo ejemplo. Que si somos ambiguos con el lenguaje. Mire, en el expediente que les mandamos en abril del 2024, expediente que soportaba la aprobación de la ley foral, abre usted la página 9, punto 1.2 y dice: «Contrato con Volvo». Yo aquí no veo ninguna manera de ocultar ni engañar lenguaje. Es que lo pone en el expediente que ya ustedes, todos los grupos parlamentarios, tienen desde abril, que ya lo tenían también en diciembre. No hay falta de claridad. Lea. Lo que a lo mejor es falta de tiempo de leerse las ochenta páginas que tenía el expediente en abril. Ese es otro tema, pero siempre hemos hablado del contrato y en la documentación —insisto— que todos los grupos parlamentarios tienen —gran parte de la que han solicitado ya la tiene porque la transmitimos en abril— figuran cuestiones como esta, como el contrato con Volvo, que fue firmado en octubre del 2023 y es el detonante. Es la compañía la que toca la puerta de Sodena por una necesidad imperiosa de financiación que tenía y se concede este primer préstamo de tres millones de euros al cual ustedes votaron en contra, señora Elizalde.

Posteriormente, el 27 de marzo de 2024, la compañía llega... Todo esto —insisto— está en toda la documentación que aportamos en abril. De hecho que sepan que es copia-pegar de la documentación que aportamos a abril de este Parlamento. El 27 de marzo de 2024 Sunsundegui y las entidades financieras alcanzaron un acuerdo de renovación de todas las líneas de circulante y de *factoring* existentes, alcanzando los catorce millones de euros, prácticamente. Hubo un acuerdo bancario también de financiación.

Y debo recordar también que en el año 2024, entre febrero y agosto, Volvo sigue apostando claramente por la compañía, por Sunsundegui, porque ha realizado ya anticipos que superan los cinco millones de euros. Anticipos, no pedidos, anticipos de pago, por lo cual Volvo sigue siendo un cliente que apuesta claramente por Sunsundegui.

El año 2024 también, previa autorización de este Parlamento, como ya he dicho, Sodena somete a votación esta ley, que luego serán la Ley Foral 4/2024, con este préstamo participativo, transmisible y capitalizable, por importe de seis millones de euros. Se hizo de manera urgente porque fue la compañía la que así nos lo solicitó y esto lo expliqué también en lo que fue la explicación de la ley foral, porque el acuerdo bancario no llegó hasta el 27 de marzo y la compañía necesitaba más financiación, y fue ella la que nos solicitó y se concedieron estos seis millones de euros.

En el Consejo de Administración de Sodena, como también figura en toda la documentación aportada a este Parlamento, la condición para la concesión de estos 6 millones de euros era doble. Primero, que hubiera un nuevo Consejo de Administración que corrigiera las dificultades industriales que estaba padeciendo la empresa, industriales no solo financieras, y también un acuerdo con los entes financieros, es decir, Sodena en ningún caso desembolsaría esos 6

millones sin que previamente no hubiera habido un acuerdo con los entes financieros, ese de 13,7 millones al que me estoy refiriendo en el primer párrafo. Todos los pasos hicieron acompañados por todos los agentes que eran necesarios para que la operación pudiera salir a buen puerto. Cofides, el ICO, CDTI, las entidades financieras, el propio Volvo y Sodena son los que hemos apostado por esta compañía y seguimos apostando.

La documentación, insisto, sobre este plan de negocio —entro un poco en lo que va a ser entrar a fondo en la comparecencia— es un documento que se llama Proyecto Ómnibus. Es el documento que se llama IBR. Es un documento que lo solicita Sodena. Es el documento sobre el que todos los entes financieros, también Sodena, también el propio Cofides en su día, se basan para poder tomar las decisiones, es decir, es un documento que realiza en este caso KPMG y que también, insisto, el Proyecto Ómnibus fue enviado en noviembre de 2023 a este Parlamento junto con la documentación previa a la aprobación de aquella Ley Foral 23/2023, y también en abril de este año fue remitido el Proyecto Ómnibus a esta Cámara. Lo tienen en su documentación, para que ustedes también tuvieran conocimiento del por qué. No solo Sodena, insisto, sino Cofides, CDTI, ICO y también Sodena apostamos por esta empresa.

Esto es solo un pantallazo de ese informe que, insisto, ustedes ya tienen. (MUESTRA MATERIAL AUDIOVISUAL). Es del informe de marzo, que fue transmitido aquí, a abril. Lo quiero poner solo a modo de ejemplo. Es un informe que es de un plan de negocio que se va a volver a repetir en la revisión de agosto de 2024, en la cual figura una clara línea ascendente. Este es el potencial negocio que tiene esta compañía. Es lo que hace que todos sigamos apostando por ella y es que, como vemos, ya tiene pedidos encima de la mesa —luego entraremos en el tema del contrato con Volvo— que superan los quinientos coches al año, es decir, superan la capacidad actual que tiene la propia empresa de producir. Con estos números y como luego veremos, esta empresa podría facturar el año que viene más de ochenta millones de euros. El plan de negocio lo tiene porque ya tienen los pedidos en firme. No estamos hablando de hipótesis. No lo decimos nosotros, lo dice el informe que, insisto, sirven no solo a Sodena, sino a todos los entes financieros para tomar sus decisiones.

Voy a ser muy breve en esto, pero merece la pena detenerse en el análisis del sector carrocerero y por qué estamos aquí. En primer lugar, merece la pena también destacar que, como todo plan de negocio, hace un DAFO sobre lo que es Sunsundegui: qué fortalezas tiene, qué debilidades y un largo etcétera. Aquí me voy a detener también solo en dos pequeños detalles. No sé si tienen láser. ¿Tiene? No. Aparte, no se vería.

En oportunidades es un tema que volveremos a abrir después. Vemos que el último punto insiste en un cambio de estrategia de uno de sus competidores, que en este caso es Irizar. Su principal competidor, Irizar, ha decidido cambiar de negocio. Ya no quiere fabricar sobre chasis, sino quiere fabricar directamente todo el modelo él mismo, con lo cual para otras marcas tipo Volvo, Irizar ya no cuenta —vamos a decirlo de una manera clara—, con lo cual esto abre también una ventana de oportunidad enorme para empresas, especialmente, como Sunsundegui.

Por otro lado también se ven, obviamente, las debilidades y amenazas. Es un fabricante de segundo nivel. Está a expensas de lo que el fabricante le envíe como chasis. Tiene unos costes laborales altos, según el informe de KPMG, una estructura financiera ineficiente también. Insisto en que esto es algo que se viene repitiendo desde la primera documentación.

Existen varios fabricantes carroceros en proximidad, como bien indica esta diapositiva. Voy pasando porque si no, se me van a dilapidar los treinta minutos. En cualquier caso, esto también lo transmitiremos a todos los grupos parlamentarios. Y aquí es donde también radica, digamos, la oportunidad que tiene Sunsundegui encima de la mesa y es que la perspectiva del sector de autobuses es impresionante. Hemos pasado tres años —pasó prácticamente lo mismo con el sector aeronáutico— prácticamente de parón. Desde que llegó el covid se detuvieron las compras. No se vendía. Nadie pedía, digamos, en este caso autobuses nuevos. 2020, 2021, 2022. A finales es cuando se empieza a recuperar el sector. Y entre eso y la transición energética que estamos viviendo hacia el paso de diferentes modelos de transporte a la electrificación, la expectativa de matriculación del sector de autobuses es enorme. Como vemos, es una curva ascendente que va a superar ampliamente años récord como fueron, por ejemplo, el año 2019. Esto lo indica el KPMG y aquí hemos puesto diferentes informes con todos sus anexos, si quieren ustedes también comprobar la expectativa que tiene el sector carroceros en esa línea ascendente.

Y en otras cuestiones también más oportunidades. Esta no es que se haya debido a una buena noticia, pero el mayor carroceros de Europa entró en concurso de acreedores el pasado mes de marzo: Van Hool, una empresa histórica. Yo creo que todos conocemos esta marca o hemos visto algún autobús con esa marca. Entra en concurso de acreedores y desaparece del mercado. Lo ha adquirido otro grupo, el grupo holandés VDL, pero esto supone también que otros fabricantes tipo Volvo, Scania, Mercedes, MAN se queden, francamente, faltos de posibles carroceros. Es importante también tener esta perspectiva de por qué. No es solo que haya un Volvo detrás, es que el mercado está en una pendiente ascendente, en una situación en la que va a haber mucha necesidad de carroceros y ahí es donde Sunsundegui puede encontrar su oportunidad.

Merece la pena también recordar que —ya lo he mencionado antes haciendo una visión exclusivamente sobre Sunsundegui— los años 2019 y 2020 lo cierto es que la marca tuvo unos años muy positivos. Consiguió remontar todos los años de pérdidas de EBIDTA, que llevaba recogiendo hasta el año 2018, pero es cierto que luego llegó la pandemia. La pandemia produjo una contracción del mercado de una manera exponencial, como pueden ver. Por ejemplo en el año 2021 apenas se produjeron 178 autobuses con lo que tienen, y sobre todo lo importante es destacar el recuadro. Hay un recuadro aquí arriba, que nos indica el número de coches diario que debería fabricar, en este caso Sunsundegui, para poder llegar a esa productividad necesaria que pudiera provocar la eficiencia financiera y esta se sitúa en torno a los dos coches al día. Aquí es donde luego vamos a ver la explicación de cómo, según la compañía, se llega a la situación que estamos viviendo hoy en día. En el año 2023 empieza a haber una demanda superior, entre otros, por otros fabricantes como Mayers, por ejemplo, que sigue apostando también por Sunsundegui y llega el contrato de Volvo.

En el contrato con Volvo se rescinde la fabricación de los dos modelos nuevos, porque lo que quiere Volvo son autobuses. Lo que hace Volvo es mantener la cartera de pedidos, pero con los actuales modelos. No rescinde el contrato. No hay menos autobuses en la planta, no hay menos pedidos, lo que hace es modificar el contrato en sí que deja de ser de estos modelos nuevos para que la compañía siga produciendo el Sc7 para ellos. Insisto, Volvo actualmente tiene una cartera de pedidos que supera en sí misma la capacidad actual que tiene la empresa. La empresa tiene

asegurada esta cartera de pedidos, por lo menos durante el año 2025. Una perspectiva de mercado que, como vemos, puede superar. Es el propio KPGM en este informe el que nos hace esta tendencia alcista con base en la información, incluso incluyendo ya esta modificación del acuerdo con Volvo, que sigue estableciendo como un plan de negocio la producción de más de seiscientos cincuenta autobuses al día para el año 2028. Es más, para el año 2025 —y fíjense, en esa línea— con la cartera de pedidos que tiene esta empresa entraría en un EBIDTA positivo facturando más de ochenta millones de euros. Este es el plan de negocio que tenemos encima de la mesa. Insisto, no es el plan de negocio que ha escrito Sodena, es el plan de negocio que se encarga a una consultora externa, el denominado IBR.

En cuanto a lo que es la comprensión —y vamos a ir explicando lo que la compañía nos ha ido explicando en estos últimos intensos meses— lo cierto es que en diciembre del 2023, a la vez que se concedió un préstamo de Sodena, los entes financieros redujeron las emisiones de circulante de 17 millones a 11,7 millones de euros. Esto figura, insisto, en el expediente del mes de abril. Esto produjo una tensión de tesorería importante, porque se encontró la compañía en los meses de enero y febrero con una menor liquidez, obviamente, por esta bajada que hacen los entes financieros. Lo cierto es que, como he mencionado al principio, el 27 de marzo del 2024, se llega a un nuevo acuerdo con los entes financieros, y lo que hacen es aumentar en casi 3 millones, en 2,7 millones las líneas de *factoring*, esos 11,7 millones. De ahí viene la suma de los 13,7 millones que acuerdan los entes financieros el 27 de marzo del 2024. En este sentido y teniendo ya un mínimo respaldo si bien inferior al que se hubiera solicitado, la compañía se encuentra ya en una situación, que ya también se describió en abril, de atasco, con un atasco de 121 coches exactamente, los cuales tenía que sacar, pero no podía sacarlos, porque también la falta de liquidez hacía que estuviera incurriendo en un impago ya cada vez superior a proveedores —como vemos ahí— por valor de 8,9 millones de euros, y es lo que hace que el pez se muerda la cola. Tengo un atasco. No puedo pagar a los proveedores. Como no saco autobuses, no puedo rentabilizar y esta es la situación en la que se encontraba la compañía el mes de abril.

Esta la pasamos, porque se me está yendo el tiempo. Es un poco repetir la misma tendencia alcista que les venía repitiendo de lo que suponen los modelos Volvo, Scania que también tiene contratos, y también esa previsión de llegar ya en el año 2025 a superar esos quinientos coches. Tiene cartera de pedidos para ello, con la perspectiva de superar los seiscientos cincuenta el año 2028.

Con esto nos encontramos con esto que nos establece el plan de negocio, con unas ventas que van a ser inferiores a lo que estaba previsto. Como he dicho antes, la evolución de los coches que se fabrican al día es una variable muy importante. Lo cierto también es que desde el mes de abril se empiezan a tomar medidas correctoras. Como vemos aquí, el último semestre del 2023 apenas se produjeron 1,1 coches al día. En los meses de enero y marzo podemos decir que el parón fue muy superior a este. Y a partir del mes de abril, a finales del mes de abril, se empiezan a producir llegando ya, para finales de julio, a una producción diaria de 1,5 coches al día. Y la expectativa que tiene la compañía es de seguir incrementando hasta los prácticamente 2 coches al día de aquí a final de año.

El plan de negocio de la compañía lo que nos está indicando es que ahora mismo vuelven a tener... No han sido capaces de alcanzar esa rentabilidad mínima que exige los 2 coches al día.

Hay que recordar también que el mes de agosto la compañía cierra por periodo vacacional, con lo cual la producción ha sido prácticamente 0. Con lo cual, esta buena marcha que llevaba la compañía, esa progresión que llevaba hasta finales de julio de 1,5 se detiene en agosto por un tema del convenio colectivo en el cual se cierra la compañía. Y ahora en septiembre había una estimación de poder llegar a esos 1,7-1,8 coches al día.

De todos modos, vuelve la situación a tensionarse y luego diré por qué. Hay más motivos también y se estima que la empresa necesitaría un plan. El plan de negocio estima que tiene unas necesidades de tesorería, de aquí en fin de año, de 8 millones de euros, que no ve cubiertas ahora mismo con el plan de fabricación que tiene. Para todo ello, también hay que cumplir también otras hipótesis, como es que se cumpla el plan de negocio, el plan industrial; que se renueven las líneas de circulante, esto es importante para tener en cuenta, porque a 30 de septiembre del 2024 habría que renegociar otra vez con los entes financieros la línea de circulante; y también que se llegue a un acuerdo con los proveedores, únicamente que haya un adelanto de pago. En agosto ya hubo un preacuerdo con diferentes proveedores, con los cuales se limitó la deuda de esos 8,9 menos a menos de 8 millones de euros en deuda que se mantiene actualmente con proveedores.

Las necesidades globales que tiene la compañía son claras. El plan de negocio también aquí nos dice que es necesaria una solución global de manera corporativa y a través de un proceso de reestructuración claro. Esto es lo que en la revisión del mes de agosto se empieza a ver y a considerar dentro de lo que es el plan de la compañía. Hay potenciales palancas también para tener en cuenta, como he dicho antes, la negociación con proveedores, esta negociación con entidades financieras y no financieras, la posible entrada en capital de industriales acompañando a la negociación con entidades financieras, negociación de anticipos con clientes de manera recurrente o también negociación de las condiciones con proveedores para extender el período medio de pago. En cualquier caso, es obvio que ya se ha entrado en una situación de desequilibrio patrimonial, lo cual obliga también a tomar medidas drásticas por parte de la compañía.

El por qué se ha llegado a esta situación. Según los datos que traslada la compañía, en este caso a la auditoría para hacer este plan de negocios, es que en un ejercicio teórico realizado, si la compañía hubiese mantenido la misma rentabilidad obtenida en el EBITDA del primer semestre del 2023, el EBITDA de 2024 hubiera sido negativo en tan solo 1,1 millones de euros, pero por el contrario, lo cierto es que el EBITDA a 30 de junio ha cerrado con un negativo de 9,6 millones de euros y esta pérdida de rentabilidad se explica por lo siguiente: los costes de materias primas adicionales no tenidas en cuenta y no repercutido en los precios. En los últimos 12 meses se han vendido un 52 % de los vehículos en España, lo cual ha requerido altos costes de personalización y extras que no se han reflejado en los precios de venta, disminuyendo notablemente la rentabilidad por vehículo. Por otro lado, el aumento del número de operarios por Volvo e incidencias en la cadena de producción. Por un lado, costes por contrataciones de operarios para las líneas de Volvo. Son 2,3 millones de euros de gastos de personal en el primer semestre de 2023, más 0,4 de costes de materiales para los nuevos empleados, que no fue compensado por los ingresos procedentes de Volvo, en este caso 2 millones de euros. Por otro lado, también hay un coste por la contratación de operarios para destacar la línea de producción por el nuevo modelo Sc7 en el segundo semestre del año 2024. Y luego hay otros gastos puntuales de

consultoría, operaciones financieras, etcétera, y también de pagos de intereses, que son los que han hecho que esta curva no haya podido bajar. Esta es la explicación que nos da la compañía sobre la situación actual.

La evolución, el EBITDA hasta junio del 2027 y la estimación del 2024 nos dejan que se cerraría, siempre que se vayan realizando estos ajustes, el año con un EBITDA negativo de 7,8 millones de euros. Como bien he indicado anteriormente, el ritmo de producción se ha incrementado desde el mes de mayo. Junio-julio se ha incrementado hasta llegar a esos... A 31 de julio el dato que tenemos es de 1,5 coches al día, pero destacar que estas ventas eran la mayor parte dentro del Estado, que ciertas líneas han seguido atascadas, más el que se ha incurrido en gastos adicionales hace también que no se pueda mejorar ese ritmo de producción a lo que debiera esperarse. Esta es la descripción de la deuda que tiene actualmente la compañía. Vemos ahí un *pool* bancario con el cual tiene la deuda, que ya he reflejado anteriormente, con entidades financieras. He mencionado el resto: CDTI, Fonrec que es el fondo que hemos habilitado en el covid por Cofides. El propio ministerio que está dentro del proyecto del Fonrec y la deuda que tienen acumulada con Sodena. Esto a 30 de junio del 2024.

Principales problemas actuales y retos a los que se enfrenta ahora mismo: evidentemente es la mejoría en el ritmo de producción. La compañía ha venido sufriendo problemas en la cadena de producción por motivos tales como ineficiencias en el proceso, falta de piezas, retrasos en las ingenierías o problemas de financiación, llegando a tener un elevado nivel de coches en curso —como he mencionado antes 121— en lo que llamamos un atasco en el primer cuatrimestre de este año, que implicó que el ritmo de producción llegara a ser de menos de un coche al día. La Dirección puso el foco en identificar y mejorar la problemática a partir de abril y a finales de junio del 2024 se alcanza un ritmo de 1,5 coches diarios, como he dicho, a pesar incluso de no haber resuelto todas las incidencias existentes en las líneas de producción. Realmente ha habido una mejoría en el ritmo de producción, pero insuficiente para compensar el deterioro financiero.

Por otro lado, hay que poner el foco en la consecución de un buen margen. De julio del 2023 a junio del 2024 la compañía ha ido perdiendo margen, principalmente, porque los costes no han sido reflejados en los precios de pedidos anteriores y por la no adecuación del personal a la producción. La compañía está ya trabajando tanto en la mejora de las ineficiencias como en la negociación de los precios con sus clientes. Y sin embargo, todavía cuenta aún con vehículos de un curso cuya salida será el segundo semestre del año 2024, en los cuales no se verá reflejada dicha mejoraría, la cual se irá viendo a partir del cuarto trimestre en adelante.

Por otro lado, el informe nos indica una sobredimensión de la plantilla. Se contrataron ciento cincuenta personas a finales del año 2023, necesarias para la producción de los coches Volvo, pero se tuvo que contratar plantilla adicional, a principios de 2024, para resolver incidencias de determinadas posiciones. La obtención de la rentabilidad pasa por ajustar la plantilla a la producción, según indica el informe.

La tensión de Tesorería. Las estimaciones de Tesorería asumen que le acompaña tendría caja hasta principios de septiembre de 2024, debido a la recepción del anticipo de Volvo por 5,1 millones de euros. No obstante, en el mes de septiembre la compañía no tendría caja positiva para seguir asumiendo sus obligaciones más inmediatas. El elevado endeudamiento en este caso es la deuda financiera operativa de la compañía. Ascende a 48,8 millones de euros compuestas

de 8,9 millones de proveedores, 39,9 millones de deuda financiera, entre la que figura —como ya he mencionado— préstamos hipotecarios ICO, deuda con Sodena, Fonrec, Cofides y líneas de circulante, esos 12,7 millones a los que también hemos hecho referencia anteriormente. Hay tensión con proveedores a 30 de junio. Todos estos datos cierran a 30 de junio del 2024. Existen 8,9 millones de euros de proveedores vencidos y no vencidos, con los cuales se estima acordar un plan de pagos en septiembre.

Y por último, este desequilibrio patrimonial al que ya he aludido anteriormente. Los principales retos que tiene esta compañía, con todo lo que hemos dicho hasta ahora, son el producir esa cantidad mínima de coches para vender y alcanzar esa rentabilidad óptima. Necesita, y ya la tiene, esa alta demanda. Se tiene que centrar en modelos con mayor rentabilidad, cosa que también ha lastrado las cuentas durante los últimos dos años, porque se han centrado en producción de coches sin enfocarse, realmente, en la rentabilidad de los mismos. Y también, obviamente, tienen que evitar estos retrasos de producción, eficiencia, etcétera.

Como consideraciones finales, debo indicar —agotando ya prácticamente el tiempo que me queda para esta comparecencia y a la espera de las, seguro, múltiples preguntas que vamos a tener— que, primero, estamos ante un momento de un auge del mercado de autocares en Europa y en el mundo. Esto lo reflejan todos los informes. No solo es una salida del postcovid, es una tendencia global. Entonces estamos ante un auge de mercado y una oportunidad.

Una oportunidad que se va acrecentando por el cierre de algunos de los mayores carroceros de Europa —he mencionado Van Hool, pero no es el último— o también por el cambio de estrategia de constructores como Volvo. Debo recordar que Volvo cerró su planta de Polonia y de ahí viene la firma del contrato con Sunsundegui, el cual lo establecía como carroceros principal; no exclusivo, pero sí principal. Ese era el contrato con Volvo y también por cambios de estrategia en la competencia. Ya he mencionado Irizar, que es una competencia directa de Sunsundegui, o podría ser y es el caso de que han decidido no hacer, no realizar, sino realizar absolutamente todo dentro de casa, *in house*, con lo cual, constructores como Volvo, Skania o MAN se quedan fuera de mercado. Con lo cual la oportunidad de mercado existe.

Todo esto lo sabíamos ya, obviamente, en noviembre y diciembre del año 2023. Está reflejado, insisto, en todos estos informes que hemos pasado siempre al Parlamento y con base en los cuales yo creo que no solo Sodena, Cofides, el ICO y los propios entes financieros hemos puesto y hemos estado apostando por el futuro de esta empresa, porque lo tiene.

El plan de negocio prevé la posibilidad de un EBITDA positivo ya a partir del año 2025 si se cumplen toda la serie de condiciones, digamos, que se han puesto encima de la mesa. Ya el año 2025 podría tener un EBITDA positivo con una facturación, insisto, superior a los ochenta millones de euros. Si bien es cierto —y esta misma mañana pues lo hemos sabido— que la situación financiera actual es extremadamente delicada con esa apertura del proceso de negociación con proveedores que menciona nuestra legislación.

Estamos en búsqueda activa de acuerdos, obviamente, con entidades financieras. La compañía es la que está liderando estos esfuerzos de encontrar soluciones con entidades financieras, así como con proveedores en un contexto de reestructuración, también obviamente en una búsqueda de posibles inversores. Se ha mencionado también en el propio plan de negocio, en

el propio IBR que he mantenido, y obviamente también sepan ustedes que mantenemos un diálogo permanente con el área social en este sentido, porque —y con esto termino— efectivamente hablamos el futuro empresarial. Hablamos de una empresa que ha sido y es clave para el desarrollo de Alsasua y toda la zona. Pero hablamos de esas cuatrocientas personas que son las que realmente están detrás de todo lo que estamos hablando hoy.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Eskerrik asko, kontseilari jauna. Hitza emango diegu orain talde ezberdinetako eledunei. Hitza hartzen lehenengoa izango da, hasieran bezalaxe, Alderdi Popularreko bozeramailea den García Malo anderea eta horretarako hamar minutu duzu. Diez minutos.

SRA. GARCÍA MALO: Gracias, Consejero, por la información que nos ha trasladado. Usted nos ha relatado, y con detalle, cuál es el plan de negocio de la empresa, pero nosotros lo que queríamos saber y por lo que le hemos hecho comparecer es cuál es el plan del Gobierno, cuál es el plan de Gobierno para ayudar, para contribuir a frenar que esta empresa entre en concurso de acreedores. Porque la situación es una situación cuando menos complicada.

Escuchándole a usted, al principio pudiera dar la sensación de que incluso sigue pensando que Sunsundegui está en la misma situación en la que estaba antes de renunciar Volvo al acuerdo para fabricar estos modelos, y ha habido un antes y un después. Creo que haría usted un gran favor a la sociedad Navarra si fuera transparente y dijera que, realmente, ha habido un antes y un después.

Su intervención hoy en esta comparecencia, después de cómo se han desarrollado los acontecimientos, Consejero, no es fácil. No es nada fácil. La sensación que se traslada —y créame que me gustaría decirle otra cosa— es que el Gobierno de Navarra en todo esto se ha estado perdiendo algo. Hay un gran desconcierto o al menos es lo que nosotros sentimos. No se corresponden los buenos augurios de sus palabras hace poco tiempo con las realidades que hoy nos encontramos. Estamos hablando de mucho dinero público. Por lo tanto, yo creo que hay que ser especialmente transparente y claro, y decir las cosas como realmente son. Usted desde el primer momento, desde que renunció Volvo a la fabricación de estos modelos, hizo esta aclaración: Volvo mantiene su relación comercial con Sunsundegui. Como si esta fuera la solución. Como si no hubiera ocurrido nada. Todo sigue igual.

Sinceramente, Consejero, creo que se equivoca. No es un mensaje tranquilizador. Volvo ya venía siendo el principal socio de Sunsundegui en los últimos años. Usted mismo lo ha dicho, lo ha reconocido, y sin embargo la compañía seguía atravesando una situación muy complicada. Lo cierto es que en el vínculo comercial entre estas dos compañías, entre Volvo y Sunsundegui, hay un punto de inflexión claro. Además, no hay más que revisar sus intervenciones en el Parlamento para ver que es a lo que usted hace referencia permanentemente y de forma clara y concreta, y que es solicitar la autorización de la concesión de esos nueve millones de préstamos de Sodena a Sunsundegui para que se pudiera llevar adelante el acuerdo firmado por Volvo el 12 de octubre de 2023, que consistía claramente en trasladar a Sunsundegui la fabricación del carrozado de los vehículos modelos 9900, 9700 y el de futuros modelos eléctricos. No hablaba en ningún momento de mantener la producción que ya se venía desarrollando. Hablaba de que había que hacer una inversión especial que deberíamos acompañar con esos nueve millones para que se pudiera ejecutar este contrato, que iba a suponer un tercio de las ventas previstas. Así valoraba

usted el acuerdo Consejero. Se lo voy a recordar textualmente: «El potencial de esta operación es enorme. Sunsundegui podría alcanzar los ochocientos puestos de trabajo y ventas que podrían superar los ciento treinta millones de facturación en 2028». Nos decía que para que la empresa pudiera duplicar su capacidad productiva, que es a lo que se comprometía este acuerdo, era vital el apoyo de Sodena. Eso es así.

Por otra parte, Consejero, usted siempre ha defendido que lo más difícil para que pudiéramos augurar un buen futuro a esta empresa era conseguir esta carga de trabajo, garantizarla y las ventas con estabilidad y a medio plazo, y circunscribía los riesgos única y exclusivamente —no usted, lo hacía el plan de KPMG y usted nos los relataba —al área de producción y al área financiera. En ningún momento se ha contemplado el riesgo de que Volvo iba decir no. En ningún momento, pero Volvo ha dicho que no lleva a efecto estos autobuses en Sunsundegui por unas circunstancias que yo quiero relatar, porque son completamente previsibles.

Dice que a pesar de los esfuerzos de ambas partes, el proyecto ha resultado ser demasiado complejo. Se han dado cuenta cuando ya se han hecho todas las operaciones con bancos, con el Gobierno, con Sodena. ¿Se han dado cuenta de que las operaciones son complejas? Yo tenía entendido, y en la visita así lo vimos, que hay personal de Volvo que está en la propia empresa de Sunsundegui y ustedes están permanentemente en contacto, incluso su Consejo de Administración en estos momentos. También decían que la necesidad de llevar a cabo inversiones adicionales, incluido tiempo y recursos, es significativamente mayor de la prevista. ¿Ha habido una falta de previsión? Vamos a hacer alguna autocrítica, porque no es que de un día para otro Volvo se haya despertado y haya decidido por motivo externo, no, es porque no se van a poder desarrollar por los motivos que he dicho y esos motivos eran conocidos. Entonces qué se ha estado haciendo: ¿ganar tiempo? Entienda el desconcierto.

Por lo tanto, cuando hablo de esos riesgos, quiero decir: ¿en ningún momento se ha contemplado en ese plan de negocio que existía que no se van a poder llevar a efecto la fabricación de estos autobuses? Porque elementos de sobra había. Ha habido una empresa que ha hecho un plan de negocio, que habrá entrado al corazón de la empresa y habrá visto cómo están las cosas.

Una vez que ha resultado fallido este acuerdo y que, por lo tanto, no se puede contar con esa estabilidad en la carga de trabajo y de ventas, estamos viendo las consecuencias que esto puede tener para la viabilidad de la empresa. Mire, yo leía en prensa que la empresa, después de que se reventara este acuerdo, se daba un plazo de dos meses para ver si podría ser viable o tendría que empezar a entrar en concurso de acreedores. Esto lo ponía en prensa el 30 de julio —sí, creo que es el 30 de julio—. Quiero decir que estos dos meses lo que están dando como resultado es que esas expectativas de la empresa han sido las más negativas, porque realmente se ha entrado al concurso. O sea, vamos a empezar a ser un poco claros con la situación.

Está claro que el que se haya renunciado a este acuerdo es un antes y un después para la empresa. Este concurso de acreedores, concurso de acreedores, ha sido automáticamente después. Lo anunciaron el 30 de julio y anunciaron que iban a ver la viabilidad. Está en prensa. Tiene usted aquí el artículo: «Sunsundegui cuenta con pedidos, pero atraviesa una delicada situación financiera», dice, «Estas ocho semanas son cruciales para evitar que los

administradores insten a un precurso de acreedores». Eso lo decían hace dos meses, el 30 de julio, quiero decir, nada más reventarse el acuerdo con Volvo.

De eso es lo que estamos hablando, Consejero, a lo que usted se ha referido muy poco. A ese acuerdo al que se ha renunciado. No es suficiente con que Volvo mantenga la relación comercial con Sunsundegui. Ese no era el plan. No estaba previsto que eso fuera así, ya que esta decisión de renunciar al acuerdo tiene importantes consecuencias: la producción prevista en los años 2025, 2026, 2027 y 2028, en torno a un 30 % menos; un recorte en las previsiones de ingresos de unos ciento noventa millones; además de la deuda que ya acumula de treinta y cinco millones de euros. La propia empresa ha reconocido, como digo, que no tiene claro el futuro, que está revisando la planificación y valorando el impacto sobre el empleo y la producción. Se había dado dos meses y en los dos meses nos han anunciado el precurso de acreedores.

Yo tenía prevista hoy esta pregunta, pero ya me la ha contestado la propia empresa: ¿tiene Sunsundegui revisar la planificación y un cálculo acerca de qué impacto va a tener esta decisión sobre el empleo y la producción? Como digo, ya nos la ha contestado. Hay cosas que nos preocupan y que se las he trasladado y usted no me ha contestado. ¿Qué ha fallado en esa relación de confianza entre los distintos actores y el Gobierno de Navarra para que nos encontremos en esta situación, para que justo un mes antes de que se renunciara a ese acuerdo por parte de Volvo, estuvieran diciendo que la situación iba viento en popa? Solo un mes. ¿El Gobierno ha hecho alguna autocrítica? ¿Han analizado por qué nos encontramos en esta situación y si se pudieran haber hecho las cosas de otra manera? ¿Se podría haber hecho algo mejor?

Por último, una vez que está claro que Sunsundegui no va a duplicar la producción, ¿qué destino van a tener los nueve millones concedidos por Sodena a la empresa Sunsundegui, que en principio iban destinados a realizar las inversiones necesarias y al tema de financiación para poder desarrollar este acuerdo? En un principio estaba previsto para contratar personal, posibles inversiones y ayudas en la financiación. ¿Qué va a pasar con esas posibles contrataciones que estaban previstas? ¿Se van a realizar esas contrataciones, todo ese personal que se ha formado o no? ¿Va a haber algún impacto en el empleo? ¿Se van a mantener estos empleos o no se van a mantener?

Por último —y termino, Presidenta, gracias— nos preocupa también la solicitud de alguna sección sindical que habla de investigar el caso Sunsundegui tras renunciar Volvo. Es verdad que se ha desmarcado el sindicato de esta petición y el propio Comité de empresa también. Eso es así, pero también es verdad que lo que nos preocupa es que todos ellos consideran necesario saber cómo se han destinado las diferentes ayudas que el Gobierno de Navarra ha inyectado a Sunsundegui en los últimos años. Yo no sé si ustedes van a hacer alguna revisión o no. Creo que son muchas cuestiones. Las que pueda usted contestar hoy, perfecto, si no, se las haremos de otra manera. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): A usted, señora García Malo. Pasamos el turno de palabra a la portavoz de Unión del Pueblo Navarro. Señora Elizalde, tiene diez minutos.

SRA. ELIZALDE URMENETA: Gracias, Presidenta. Está claro, señor Irujo, que ni siquiera usted está tranquilo con su gestión, porque normalmente se mete conmigo personalmente en la última

intervención, cuando no tengo posibilidad de respuesta, y esta vez ya personalmente se ha metido desde el principio.

Pero, claro, es que manipula la información es evidente cuando no aclara en su exposición que usted dice: «en 2013 se le condona la deuda a Sunsundegui». No, en 2013 Sunsundegui era una empresa participada por Sodena. No era una empresa privada, como a partir de 2013 y eso se lo calla. ¿Ve cómo manipula? Y le decía que hay contradicciones en las informaciones que han hecho públicas o que han aparecido en medios de comunicación, así qué le vamos a hacer una serie de preguntas.

El 25 de abril aprobó este Parlamento la segunda parte del préstamo de Sunsundegui. En mayo se celebró alguna reunión entre la Presidenta Chivite y la Presidenta de Volvo, tras lo cual — que, por cierto, estaba usted presente— el servicio de prensa del Gobierno publicó una nota que decía y que titulaba: «Buena marcha del proyecto de fabricación de autobuses de Sunsundegui». Curioso. Dos meses más tarde conocemos que Volvo anulaba el contrato. Cuando menos curioso. ¿Cómo puede ser? ¿Qué ha pasado en esos dos meses?

Nos enteramos —segunda— de la anulación del contrato, por supuesto por la prensa y, sin embargo, curiosamente, la Presidenta Chivite, en una entrevista que le realizan en la cadena SER el 8 de julio hasta en dos ocasiones, hasta en dos, llegó a afirmar que no es una ruptura de contrato, que es un aplazamiento que se harían más tarde los autobuses. ¿Es verdad o no es verdad? Y que además había que diferenciarlo de Flamasats —otra perla que dejó— porque este sí que había sido una sorpresa. Por tanto, Sunsundegui no había sido una sorpresa. Qué conocía el Gobierno para que Volvo se retirara de los contratos y no fuera una sorpresa para el Gobierno. Claro. ¿Qué informaciones tenían? Porque, desde luego, no las han trasladado a nadie.

La justificación de los préstamos de Sunsundegui. Lo ha dicho también la señora García Malo: ustedes lo han planteado en todo momento, con base en el contrato que tenían con Volvo y el desarrollo en Alsua de los dos modelos de alta gama. En la primera intervención que hizo usted... Por cierto, hoy ha hablado muchísimo más de Sunsundegui que en las dos intervenciones que ha tenido en los proyectos de ley foral. El primero, máximo ocho minutos. Curioso. Decía usted: «decisión crucial que refleja el compromiso con la Sakana, con Navarra, con tal. Sunsundegui tiene un futuro esperanzador y prometedor con el proyecto Volvo Buses. Si no ayudamos ahora, el contrato con Volvo corre peligro». Afirmó que el contrato se había firmado y formalizado. «La colaboración del Gobierno será determinante para la contratación de personal, las inversiones necesarias y ayudas a la financiación. El potencial es enorme». Y no voy a seguir diciendo que ya lo ha dicho la señora García Malo. Entendía que el apoyo de este Parlamento era vital para una empresa que tiene que duplicar su capacidad productiva en poco tiempo y que la aprobación de un proyecto de ley foral para ampliar el compromiso de Sodena con Sunsundegui es un modelo audaz y necesario —curiosa, curiosa la elección de palabras— con una iniciativa de visión estratégica y determinación. Pero es que el director, que hoy nos acompaña también y está presente, decía en un informe que llevaba el segundo expediente, pero no llevaba el primer expediente, un informe del Director de Fomento Empresarial que decía que culminar las soluciones adoptadas hasta la fecha para permitir que Sunsundegui pueda ejecutar finalmente el nuevo plan de negocio expansivo gracias al contrato con Volvo y al preacuerdo con un importante cliente chino.

En el plan de negocio, ese que me dice que no me he leído, la empresa KPMG dice y advierte que es imprescindible aumentar el número de vehículos vendidos debido a los altos costes fijos y además, añadía, que esta alta demanda que se requiere se la ha proporcionado su acuerdo con Volvo. Igual no se ha leído el informe entero, señor Consejero. Igual no. Y ahora que no existe el acuerdo con Volvo, nos quieren hacer creer que todo sigue igual. Todo sigue igual.

Mire, yo le voy a hacer una serie de preguntas a ver si me contesta alguna, porque a mí no me ha contestado ninguna. ¿Cuál es la situación de la empresa a fecha de hoy: insolvencia inminente o insolvencia actual? Díganos. ¿Cuenta con un posible plan de reestructuración para salir de la situación actual o no cuenta? ¿Ha iniciado o piensa iniciar negociaciones con los acreedores y con los inversores, señor Irujo? ¿El Gobierno o Sodena van a participar de esas conversaciones? No lo sabemos. ¿Cuál va a ser la implicación del Gobierno y de Sodena en lo que ha anunciado hoy la empresa?

El estudio de KPMG, a la vez que dice que los gastos fijos son muy altos y que hay que subir la producción, a mí me surge otra pregunta. Ahora que Volvo ha retirado los dos nuevos modelos para lo que Sunsundegui había reducido parte de la actividad para poder dar cabida a esos dos, a lo que llaman demanda nacional y europea, para poder dar cabida a esos dos nuevos modelos, cuál es el aumento de producción que se está produciendo ahora, pero no de previsión de producción, de pedidos actuales. ¿Se comprometen las entidades o las empresas a que les suministren desde Sunsundegui la cantidad de vehículos necesarios para su sostenibilidad financiera, los que necesite? ¿Tiene la capacidad la empresa de producirlos? Porque según nos decía usted mismo el estudio, el que no me ha querido dar antes de esta sesión de KPMG, dice que tiene que mejorar la capacidad productiva de la empresa. Queremos saber también si el acuerdo de financiación de las entidades estaba condicionado al contrato de Volvo. Queremos saberlo.

Con las noticias de esta mañana ya ni siquiera hablamos de —que no deja de ser importante también— las personas que se están formando para trabajar en estos modelos, que también había informaciones contradictorias. La empresa decía que les seguía empleando. La Consejera dijo que no, pero que estaban capacitados para otro tipo de... Esto ya se queda en segundo lugar.

Y por supuesto yo creo que de verdad, algo más que previsiones, sino que con hechos y con unos planes diciendo qué va a hacer el Gobierno, que es por lo que estamos en este Parlamento, debería contestarnos para tranquilidad o no de los trabajadores, de la empresa, de los proveedores y de la zona de la Barranca y también de Navarra, porque en el último Pleno de control de junio se dedican a decir qué bien van las empresas y quince días más tarde, mil puestos de trabajo en el aire. Hay que tener cuidado y ser prudentes siempre.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Eskerrik asko. Pasamos el turno de palabra al portavoz del grupo socialista, señor Lecumberri Urabayen. Cuando quiera, dispone de diez minutos.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Muchas gracias, Consejero, y a todo su equipo aquí presente por todas las explicaciones nuevamente en una situación que no vamos a obviar. Es realmente compleja. Yo creo que cuando se le acusa de falta de transparencia, de claridad, otra cosa no será, pero datos se han dado hasta la extenuación y claridad, especialmente, explicando la complejidad de esta empresa y de la situación que está atravesando, en una situación, a la vista

de todo el histórico de aportaciones no solo del Gobierno de Navarra, por resumirlo a través de Sodena en distintas formas y distintas maneras —no voy a explicarlas todas que ya se han explicado perfectamente—, sino también de organismos a nivel estatal, que apuestan por las empresas con cantidades que llegan casi a los veinte millones. Pero también creo que es relevante y no se nos puede escapar: este año la propia Volvo ha adelantado más de cinco millones de euros. Esta Volvo que ha roto el contrato, que está llevando ahora mismo a una situación extrema, ha adelantado sobre su acuerdo de producción más de cinco millones de euros.

No voy a decir, porque sería contradictorio con la situación que el propio Consejero ha explicado perfectamente, que estemos en una situación en la que debemos tener cierta tranquilidad. Todo lo contrario. Hay una situación de tensión, hay una situación de complejidad y en un mercado como este, que se ha explicado además las fluctuaciones que tiene en lo bueno y lo malo, recordemos cómo en esa curva que veíamos poco antes de esa pandemia, que en algunos sectores ha sido realmente calamitosa, la empresa estaba funcionando bien y veíamos como el esfuerzo que se había hecho, la apuesta que se había hecho, podía dar buenos resultados.

Yo no quiero ser reiterativo, pero hay que recordar que estamos hablando de una empresa que es el motor de toda una comarca, la Sakana, con más de cuatrocientos puestos de trabajo. Es fundamental. No estamos hablando de una cuestión menor o baladí, sino de algo que tiene un gran calado en toda la sociedad navarra, pero especialmente en una parte tan importante como es la Sakana. Creo que esto hay que tenerlo muy en cuenta cuando se toman decisiones. Y cuando se toman decisiones que son apuestas, apuestas de futuro, porque a todos nos gustaría tener esa bola de cristal en la que viéramos cómo iba a acabar todo esto como tantas otras cosas, pero no la tenemos y hay fluctuaciones, hay imprevistos y mucho más en un mercado como este. Pero lo cierto es que con un informe de KPMG, que tienen una solvencia con todo el Proyecto Ómnibus. Lo cierto es que con situaciones externas, como el cambio estratégico de Irizar con respecto a trabajar con autobuses carrozados o con el propio chasis y el motor y lo cierto es que con la recuperación que se está viendo en el mercado, en este mercado como en algún otro, tras la pandemia, esa recuperación, ese necesitar volver a recuperar lo que se ha parado durante la pandemia son indicadores que nos permiten ser por lo menos lo suficientemente optimistas para seguir apostando y más —como digo— en una empresa con la incidencia como la que tiene de Sunsundegui.

Pero yo también creo que en cierto modo, aun entendiendo la función de la oposición clarísima que es de buscar erratas, fallos y cualquier cuestión que sirva para criticar al Gobierno, que digo que es una función perfectamente comprensible y que otros la hemos ejercido cuando estábamos en la oposición lógicamente, aun entendiendo esto, yo sí que creo que hay situaciones y empresas como esta situación y esta empresa en la que debíamos ser especialmente cautelosos. Decir que Volvo ha roto el contrato a mí me parece una falsedad. Volvo tiene un contrato en el que... (MURMULLOS). Permítame, por favor.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Silencio.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Yo les he escuchado a ustedes y creo que si alguien estaba distorsionando ciertas noticias de periódico era cuando ustedes interpretaban que, porque de un contrato en el que hay distintos modelos y que Volvo ha decidido que dos modelos, que si

no recuerdo mal son el 9900 y el 9700, que son los modelos premium tecnológicos, los modelos extra de calidad y, efectivamente, Volvo ha dicho que ha decidido, por la complejidad en el proceso de producción, no hacer de momento esos dos modelos en Sunsundegui no quiere decir que se haya roto el modelo. No lo digo yo, lo dijo la propia Volvo. Lo dijo el propio Consejero cuando lo explicó. Es más. Incluso desde la visión de producción se puede entender que estandarizar los modelos cuando estás haciendo distintos modelos y estandarizar los modelos sacando los más complejos, porque se entiende que o bien el mercado o bien la complejidad de la producción no van a ser rentables, dentro de que no es una buena noticia, también se puede replantear, dándole la vuelta a la historia como una solución que puede mejorar ese proceso de producción.

Habrá que adaptarse y habrá que adaptar muchas cosas, pero de eso a hablar de la catástrofe que están ustedes hablando. Yo sinceramente digo: qué aporta esto de bueno a todo el proceso que estaba viviendo Sunsundegui y a toda la apuesta que ha hecho el Gobierno Navarra desde aquel lejano 2013. Qué aporta a esto de bueno la oposición que están ustedes planteando y las dudas que están planteando en un mercado que sabemos que es un mercado frágil y que es un mercado con el que tenemos que tener cuidado.

Yo, por ir finalizando, diría: dicho todo esto, aparte de todas las críticas, ¿tienen ustedes alguna propuesta constructiva para avanzar en esta situación? Porque ya sé que no es su función como oposición. Es cierto que no es su función, pero después de hablar de toda la situación catastrófica, que no hace sino empeorar la situación de la empresa, después de eso ¿tienen ustedes alguna propuesta? ¿Qué proponen? ¿Proponen que se acabe ya totalmente con las subvenciones y que se cierre la fábrica? ¿Proponen que se le exija la devolución de lo que a través de Sodena se ha dado a la empresa? ¿Qué es lo que ustedes proponen? ¿Proponen que Volvo se vaya a negociar con otras empresas fuera de Navarra para realizar sus autobuses y su carrozado? Porque claro, señor Bujanda, después de toda esta situación catastrófica, que lo único que hace es empeorar la situación no he visto que tengan ustedes ninguna solución ni ninguna propuesta. Más bien todo lo contrario. (MURMULLOS).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Silencio, por favor.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Y repito, no tienen que hacer ustedes esa propuesta, pero algo podrían aportar si tan preocupados están por la situación.

En definitiva, yo diría que tenemos que apostar. Ha habido ya, desde hace muchos años, una apuesta de este Gobierno, de todos los ciudadanos navarros, por una empresa emblemática y muy importante para la Sakana. Estamos dentro de una situación siempre existente en el mundo industrial y mucho más en este tipo de mercados. Estamos en una situación muy compleja. Creo que hay esperanza para seguir viendo la luz al final de este túnel. Quizás nos equivoquemos, pero lo que está claro es que si ahora se toman ciertas medidas que me ha parecido ver detrás del discurso que ha dado la oposición, efectivamente el túnel se cierra y la luz se apaga. Lo cual sería absolutamente dramático para el conjunto de la Sakana y, especialmente, para todas las familias que están ahí trabajando.

Yo creo que hay suficientes esperanzas como para que merezca la pena esta apuesta. Por cierto, no hemos hablado también de la apuesta que hacen los propios chinos con los autobuses

eléctricos. Parece que lo estamos olvidando y que también tienen una parte importante dentro del desarrollo de la producción de esta empresa. En todo caso, lo que sí que creo que es justo es reconocer un trabajo que se está haciendo por parte del departamento dirigido y encabezado por el Consejero. Un trabajo muy importante, muy sacrificado y que merece la pena estar puesto en relevancia, aunque desde la propia oposición intenten todo lo contrario. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Gracias a usted, señor Lecumberri. Es ahora el turno del señor Mendo Goñi. Dispone de diez... Barkatu! La señora Aznal Sagasti, portavoz de Euskal Herria Bildu Nafarroa. Dispone de diez minutos para su intervención. Barkatu, Laura.

SRA. AZNAL SAGASTI: Mila esker, lehendakari andrea. Arratsalde on guztioi. Ongi etorri, Irujo jauna eta bere kabineteko kide guztioi, eta mila esker emandako informazioarengatik. Sunsundegui otra vez. Es que no son pocas las veces que ya en los últimos lustros se ha hablado en este Parlamento de esta empresa, de Sunsundegui. Una empresa que es que parece que no termina, no termina de funcionar. Sin ir más lejos esta misma legislatura ya se han debatido aquí dos proyectos de ley foral para la concesión de sendos créditos a la empresa Sunsundegui y otra vez estamos aquí, y no sé porque creo que no será la última vez tampoco que debatamos acerca de la situación de esta empresa que, por cierto, creo que es una preocupación compartida por todos los grupos, porque sí que es cierto que atraviesa una situación muy complicada.

La última vez en el debate decíamos que los acuerdos que se habían alcanzado con Volvo garantizarían la carga de trabajo y las ventas de la compañía, y se decía que lo más difícil de conseguir era lo que atañe a los riesgos existentes en el área de producción y el área financiera. Ni más ni menos, ni más ni menos.

Yo sí que me he leído el informe de KPMG en detalle y de ahí se puede extraer muchísima información, pero para empezar, a mí me sorprende cuando se habla de las limitaciones a la información a la hora de realizar este informe. Se habla, por ejemplo, de que no han tenido acceso a un desglose detallado de los costes asociados a cada uno de los vehículos. Esto me parece fundamental. No se ha validado el volumen de existencia de la sociedad ni de su nivel de obsolescencia. Me parece fundamental. Inversiones en Capex históricas, no hemos recibido detalles específicos al respecto. No hemos recibido información de la Central de Información de Riesgos del Banco de España. No se han realizado comprobaciones de la durabilidad del proceso productivo, así como de la capacidad productiva, etcétera. Está en el informe, pero es que quizás ha llegado el momento de ir más allá en la exigencia de la rendición de cuentas y de la petición de transparencia y de información.

Algo definitivo creo que en su momento fue el cambio en el Consejo de Administración. Cambió el Consejo de Administración con la finalidad de disminuir el riesgo. Dos representantes nombrados por Sodena, tres auspiciados también por Sodena independientes, un representante de los directivos y directivas, y un representante de los trabajadores y de las trabajadoras. Si algo quedó de manifiesto es que en esta empresa había habido graves problemas de gestión. Y ya no lo decíamos solo nosotras, también en un propio informe de Sodena creo que se aludía a problemas internos de funcionamiento y de gestión. Pero son muchas las veces que la parte social de la empresa, que los sindicatos también aquí en el Parlamento de Navarra han denunciado que había terribles problemas de gestión y nadie les hizo caso o al menos les hizo

caso en su momento. Por cierto, gestión que fue puesta por UPN y por Gobiernos de UPN con todas las deficiencias, como digo, que han quedado manifiestas desde aquel entonces.

Efectivamente, el cliente Volvo apuesta sin fisuras por Sunsundegui, realizando una serie de anticipos. No solo Volvo, también Mayers los ha realizado y seguimos pensando que la situación es crítica, por lo menos cuando hablamos en términos financieros. Tiene enormes deudas contraídas, pero claro es lo que siempre decimos: por parte de Sodena apoyo, pero es que también las entidades financieras apoyan, el ICO, Cofides, Sodena. Pero hay cuestiones muy preocupantes, porque claro todo esto pasa al pasivo de la empresa, y entonces, cualquier tipo de deuda que incrementa el pasivo de la empresa hace que no sea nada extraño que estemos hoy ante un concurso de acreedores. Esto es así. Lo que es importante saber es qué va a ocurrir en el futuro y poner en valor los aspectos positivos que comentábamos en su día en el debate de los otros proyectos de ley foral. Hablamos de la revitalización de una empresa muy importante para Sakana, para la comarca.

Desde luego, lo que a Euskal Herria Bildu siempre le ha movido para seguir apoyando todo esto han sido los cientos de trabajadores y trabajadoras que están en esta empresa referente para una zona de Sakana y que tanto la necesita y, cómo no, que hablamos de un sector estratégico, como es la movilidad sostenible. Y también, por supuesto, no echar en saco roto todo el esfuerzo que se ha venido realizando hasta la fecha por parte del Gobierno de Navarra a través de Sodena.

Nosotras en su día ya condicionamos también nuestro apoyo a determinadas condiciones, porque pensábamos que había que ponerlas, que había que ponerlas encima de la mesa. Era la recepción de un plan, un plan industrial, un plan de viabilidad. Este plan lo tenemos, como digo. Este plan que yo sí que me he leído también en detalle, llamado Proyecto Ómnibus, que de verdad no está exento de riesgos y de incertidumbres, porque en definitiva, creo que es un plan de negocio condicionado, supeditado a unos condicionantes que vamos a ver si se cumplen, porque hay cuestiones. El depender tanto de un solo cliente conlleva un riesgo muy importante. Por ejemplo, se habla de determinadas tensiones en la fabricación que pueden ocurrir.

Entonces veo incertidumbres y riesgos, pero yo hablaba de las condiciones que habíamos puesto la última vez y también pedíamos un compromiso por parte de la empresa Sunsundegui de hacernos llegar todas las actas de las reuniones del Consejo de Administración. Las hemos recibido y hablábamos también de que había que acometer urgentemente un estudio para la optimización de los procesos fabriles en Sunsundegui. Esta Comisión se desplazó a la empresa y vimos cómo trabajan. Trabajan de forma muy poco mecanizada. Entiendo que son vehículos casi a la carta, que no son en serie, pero creo que hay mucho potencial de mejora en los procesos de fabricación y sigo pensándolo que así sea.

¿Qué pasó en los Gobiernos de UPN? De hecho, en los Gobiernos de UPN Sodena abandonó a la empresa Sunsundegui cuando más falta le hacía el apoyo. Esto es así y siempre hemos dicho que Sodena lleva en su ADN implícito, el riesgo. Lo lleva implícito. Hay operaciones de riesgo, pero podemos hablar de todas las operaciones fallidas de Sodena cuando gobernaba UPN, y podemos recordar aquellas ventas de las acciones de Iberdrola con las que se perdieron casi 20 millones, Aquella compra de vehículos antiguos, que se compraron por 2 millones y se vendieron por 850.000 con una pérdida de un millón y pico de euros. El 70 % de los proyectos financiados por Sodena en los Gobiernos de UPN incumplió el plan de negocio. 26 empresas acumularon

pérdidas por 28,6 millones. 11 empresas disueltas. Solo en 11 años se invirtieron 30,8 millones en sectores no estratégicos. Por tanto, me resulta cuando menos curioso que venga UPN ahora aquí como el gran defensor del rigor o de que las operaciones que hace Sodena tienen que ser sí o sí exitosas o tantas otras cosas.

Como conclusión, creo que la situación que atraviesa Sunsundegui sigue siendo preocupante. Creo que es hora de entrar al detalle con rigor, con exigencia. ¿Qué está ocurriendo con los fondos que percibe esta empresa? ¿Qué garantías tenemos de, en un momento determinado, recuperar toda la apuesta que está haciendo el Gobierno de Navarra a través de Sodena? Y desde luego, yo quiero ceñirme a la parte positiva de este informe. Es un sector estratégico. Es un sector al alza. Sunsundegui tiene pedidos. Las entidades financieras también confían. Como diría yo, vamos a cruzar los dedos y de verdad esperamos que tenga todo el éxito del mundo esta empresa. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Eskerrik asko zuri, Aznal Sagasti anderea. Orain Geroa Bairen izenean, Asiain Torres jaunak dauka hitza. Hamar minutu duzu.

SR. ASIAIN TORRES: Eskerrik asko, lehendakari andrea. Nik ere nire interbentzioa hasi nahi dut eskerrak ematen bai kontseilari jaunari eta bai berarekin etorri diren bere taldekideei. La verdad es que antes de venir a la comparecencia, me ha dicho la Presidenta, porque me ha visto preparándome un café: «casi mejor que te tomes una tila», pero ahora es que me gusta más el café que la tila y por tanto, me he venido con un café. Lo digo porque me sorprenden enormemente algunas de las intervenciones que acabo de escuchar.

Como ha anunciado, como ha dicho el señor Lecumberri, al señor Consejero le encantaría, entiendo que le encantaría tener una bolita mágica de cristal donde ver el futuro, donde ver lo que va a ocurrir con cada una de las empresas de esta Comunidad, donde ver qué va a ocurrir con las estrategias geopolíticas del mundo mundial, qué va a ocurrir a nivel de mercados, de los diferentes mercados del mundo industrial, pero desgraciadamente no es así.

Y le preguntaba la portavoz del Partido Popular que cuál era el plan del Gobierno. El plan del Gobierno ha sido en concreto, en concreto, muy concreto, dos medidas: el Proyecto de Ley Foral que aprobamos en diciembre y el Proyecto de Ley Foral que aprobamos en abril. Dos proyectos de leyes forales que lo que significaban era un apoyo implícito y explícito a cuatrocientas familias de Sakana que viven de esa empresa, que trabajan en esa empresa. A esas cuatrocientas y a doscientas cincuenta potenciales más que se preveía, que desgraciadamente parece ser que en estos momentos no es el momento, desde luego, para hablar de ello. Quizás en un futuro. Esperemos que en un futuro podamos volver a hablar, como ha dicho la portavoz de Bildu, pero esperemos que en ese momento satisfactoriamente de Sunsundegui en esta Comisión para comprobar que la situación ha dado un giro y ha tomado una dirección completamente opuesta a la que hay en estos momentos.

Yo quiero recordar que, precisamente, en esos dos proyectos de ley foral quiero recordar las votaciones. En diciembre, resultado: 30 votos a favor, PSN, EH Bildu, Geroa Bai y Contigo-Zurekin; 15 votos en contra, UPN; 5 abstenciones, Partido Popular y Vox. Y en el de abril —en diciembre era un préstamo 3 millones de euros y el de abril de 6 millones— el resultado fue: 30 votos a favor PSN, EH Bildu, Geroa Bai, Contigo-Zurekin; 2 en contra, Vox y 18 abstenciones, UPN

y Partido Popular. No sé qué les hizo variar la votación del no a la abstención. Si tenían algún tipo de información diferente a la que tenían en diciembre. No sé qué les hizo cambiar el sentido del voto.

Creo, sinceramente, que nadie hizo augurios triunfalistas, sino que cuando se firma un contrato que supone una buena noticia, una noticia esperanzadora, sobre todo para esas cuatrocientas familias y para esas doscientas cincuenta potenciales, creemos que hay que transmitirlo con toda la prudencia del mundo, porque creemos que si de algo precisamente no peca el señor Consejero que está presente en esta sala, precisamente, es de exceso de triunfalismo, sino más bien al contrario, en ocasiones de exceso de prudencia. Así lo pensamos, desde luego, nosotros. Creemos que es, efectivamente, muy prudente como hay que serlo en un ramo como el que él dirige, porque precisamente los triunfalismos no conducen absolutamente a nada. No sé si la portavoz del Partido Popular quiere que el señor Consejero le cuente las cosas como son o como ella realmente quiere oír.

En 2013 se da una condonación de treinta y cuatro millones. Los asume el Gobierno. No sé cómo le llama la portavoz de UPN a eso. Dice: «es que se le olvidó decir que era una empresa participada». Una empresa participada que, en ese momento por un euro, pasa a ser una empresa privada. No sé cómo lo denomina, qué nombre le quiere dar, pero la situación era esa: treinta y cuatro millones desaparecen y esa empresa pasa de ser participada, como usted ha dicho, a ser una empresa plenamente privada, efectivamente, comprada por un grupo de directivos y un grupo de trabajadores que, viendo la situación de la empresa, estuvieron —y es loable y plausible— dispuestos a asumir los riesgos, unos riesgos sobre sus espaldas.

Ha comenzado la portavoz de UPN diciendo que lamentaba que se tenga que producir esta comparecencia. Y permítame —creo que estoy en mi derecho— dudar de esas palabras, porque los hechos nos ratifican sus palabras. Le vuelvo a recordar las votaciones tanto de diciembre, que acabo de decir al principio de mi intervención, como de abril. Voto en contra en diciembre y abstención —mejorando su posición, la verdad— en abril. Por tanto, creo que los hechos no ratifican esas palabras suyas de preocupación en estos momentos.

Nosotros entendemos que, efectivamente, Volvo sigue creyendo en Sunsundegui, más allá de que no se vayan a realizar esos modelos que se han comentado, esos dos modelos de alta gama, que en principio estaban previstos, pero que sí se mantiene su apuesta por —y el dato lo refrenda— esos quinientos autobuses que constan como petición en estos momentos, y además, esos cinco millones, cinco millones contantes y sonantes que ha puesto como anticipo. Por tanto, entendemos que, efectivamente, Volvo sigue creyendo en esa empresa más allá de ese contrato, que en definitiva, se mantiene a través de otros modelos.

Esos dos proyectos de ley los entendíamos como una garantía de futuro, repito, para esas cuatrocientas personas y para esos doscientos cincuenta posibles nuevos trabajadores y trabajadoras. La situación que estamos viviendo ahora, si no se hubiera aprobado ese proyecto de ley foral de diciembre, la habremos vivido entonces. La habríamos anticipado nada menos que nueve meses. Es una situación delicada que propició que precisamente por Sodena se tomara una decisión y el Consejero decidiera llevarlo al Parlamento para que la aprobásemos allá.

Decía yo entonces que entre las consecuencias negativas que traería la no aprobación de aquel proyecto estaría la entrada de Sunsundegui en concurso de acreedores. No es algo que yo me haya inventado, sino que sale de los informes que nos presentaron con aquel proyecto de ley, con la posible pérdida de credibilidad de la industria de la región. Desaparecería la aportación socioeconómica navarra tanto en términos de empleo —cuatrocientos puestos vuelvo a repetir— como de gasto a proveedores y contribución fiscal. Indudablemente se produciría un deterioro considerable del ecosistema industrial de la zona, no pudiéndose descartar el arrastre hasta el concurso de acreedores de otros proveedores de la comarca. De momento estamos hablando de Sunsundegui. No sabemos qué ocurrirá si se genera una cadena y afecta a futuros proveedores. Eso podía haber ocurrido ya en diciembre. En estos momentos estamos hablando de precurso, básicamente de lo que podía haber ocurrido entonces, y considerando además, la pérdida de los esfuerzos realizados hasta entonces, las aportaciones realizadas por el propio Gobierno de Navarra y por Cofides.

En abril para la concesión de un nuevo préstamo de hasta seis millones de euros, la propia Sodena en su informe de riesgos indicaba y voy a leer textualmente, porque aquí todo el mundo se lee —veo— todos los informes. Yo también me los leo. Creo que nos los leemos todos. Quiero entender que es parte de nuestro trabajo y que así lo hacemos. Por tanto, creo que no es motivo de vanagloria ninguno el que nos leemos los informes, sino que forma parte de nuestro trabajo. La propia Sodena decía: «Sodena realizará un análisis de las posibles garantías a aportar, buscando siempre el máximo de garantías posibles. En caso de que las garantías aportados por el beneficiario del préstamo no superaren el 50 % del importe del préstamo concedido, se deberá realizar un informe que justifique de manera objetiva la imposibilidad de conseguir garantías mayores». Y apunta todo ello subrayado, además y esto se lo digo a usted, señora Aznal, que estaba recogido ahí en esos informes, que: «la sociedad Sunsundegui no cuenta con activos libres para garantizar el préstamo, ni otras garantías firmes. Y dado el carácter de préstamos participativos del apoyo, legalmente no se puede requerir a la sociedad la aportación de garantías, siendo conscientes los Consejeros de Sodena de que el apoyo financiero se concede a riesgo y ventura del proyecto. Añadiendo que las actas del Consejo de Administración, respecto a la promoción de operaciones que no cuenten con garantías que cubran la totalidad del riesgo y aseguren de manera efectiva su reembolso, deberán hacer constar expresamente el riesgo financiero sumido en los fondos públicos, entendiendo este como la probabilidad de no recuperar los importes referidos en la operación. A tal efecto, las propuestas que sometan a la aprobación del Consejo deberán incluir un análisis fundamentado del riesgo financiero asumido».

Concluyendo —también he subrayado, que no sé si tengo que acabar, Presidenta, me ha parecido que me hacía un gesto— que tal y como se ha comentado en el punto anterior —voy acabando— es legalmente imposible obtener garantías de la compañía dada la naturaleza participativa del préstamo. Por tanto, en caso de producirse el impago del préstamo, la pérdida será del cien por cien del importe concedido. Es decir —terminaba diciendo y termino también— que existe un riesgo y de que eso va la propia actividad de Sodena. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Eskerrik asko zuri eta barkatu. Disponía aún de unos segundos, pero ha dicho concluyendo y no era por acabar, sino por concluir. Discúlpeme, señor Asiain. Paso el turno al portavoz de Contigo-Zurekin, señor Garrido Sola. Diez minutos.

SR. GARRIDO SOLA: Eskerrik asko, lehendakari andrea. Gracias también al Consejero y al equipo. Voy a tratar de mantener las emociones controladas, porque hoy cuesta sobre todo escuchando algunas de las intervenciones que había hoy aquí. Me resultaba un escándalo escuchar hablar al final del turno de la señora Elizalde de prudencia. Exigir prudencia después del discurso que han hecho hoy desde esa bancada, de verdad que me parece muy complicado. Yo no entiendo a veces por qué piden la comparecencia del Consejero y creo que no asumen tampoco su responsabilidad institucional. No otra. Ahí no me meto: si deben hacer, deben ser propositivos o no, sino su propia responsable institucional.

El Consejero, después de anunciar lo que pasaba con los autobuses 9700 y 9900, dijo públicamente, y hoy lo ha repetido que la producción o que las ventas que garantizan la producción de Sunsundegui están absolutamente garantizadas. Lo ha dicho una y otra y otra vez: que las ventas, que el nivel de producción de Sunsundegui si lo consigue, está garantizado. Si ustedes por lo que llaman a la comparecencia es para sembrar dudas acerca de esa afirmación del Consejero, flaco favor le hacen ya no al Gobierno que, obviamente, les trae sin cuidado, sino a Navarra, a la Sakana. Flaco favor si lo que quieren es sembrar dudas sobre esa afirmación.

Evidentemente, en su momento, el proyecto de ley que aprobamos aquí venía con la idea de poder financiar las inversiones necesarias para producir esos dos modelos en Sunsundegui. Y es evidente que si se produce ese acuerdo posterior en el que se mantiene la producción, pero no se van a producir esos dos autobuses, es porque la tensión —que además lo ha relatado el Consejero y aparecía en el propio informe— tanto a nivel de tesorería, a nivel financiero, como a nivel industrial, a nivel de producción, que son las dos áreas principales que se han puesto encima de la mesa, que son los dos grandes problemas que tiene Sunsundegui que aparecen en el informe son públicos y notorios. Es imposible tener más datos acerca de estas dos realidades Son la situación financiera y de producción. Por lo tanto, si no logramos con los procesos productivos más estandarizados posible llegar al nivel de autobuses diarios y no logramos despejar las tensiones de tesorería, es lógico que dos modelos nuevos que requerirían de un proceso productivo más complejo y de más tensiones de tesorería, por la necesidad de financiar el Capex de la empresa, se posponga para más adelante o se centre en aquellos autobuses que por esas dos variables es más sencillo realizar. Yo creo que eso lo podemos entender todos y todas y si el Consejero viene a decir que eso no es un problema, lo mínimo de lealtad institucional, creo, sería creerle. Ustedes no lo quieren hacer, pues está bien, pero desde luego, sabiendo que gran parte de las posibilidades de futuro de Sunsundegui pasan por atraer capital, creo que hacen flaco favor extendiendo dudas acerca de una afirmación tan clara.

La situación hoy de Sunsundegui no es una sorpresa para nadie. Creo que no se ha sido nunca autocomplaciente en este sentido. La vez que aprobamos el anterior proyecto de ley foral, ya sabíamos de las dudas y las incertidumbres que tiene Sunsundegui y lo seguimos sabiendo hoy. Si nos leemos el informe — voy a creer que todo el mundo nos lo hemos leído, como decía el señor Asiain— ya sabemos las tensiones de tesorería que tenía: 20,7 millones hasta 2028 aparece en el informe que necesitaba Sunsundegui para poder financiarse. Le faltaba financiación. Le faltaba tesorería: 20,7 millones hasta 2028, 8 millones hasta final de año. Esta situación la sabíamos, por lo tanto, que lleguemos a una situación de negociación con los proveedores sorprender, no sorprende. También sabíamos la situación industrial. Sabíamos que se están produciendo 1,1 coches diarios. Sabíamos que el objetivo, al menos para tener una

EBITDA positivo es llegar a 2 y que el objetivo hasta 2028 es llegar a 3, con lo cual que estas dos situaciones las teníamos encima la mesa es de sobra conocido.

¿Qué es lo que pasa? Que, efectivamente, necesitamos una solución a nivel industrial. Parece que la progresión no sé si es todo lo positiva que nos gustaría, pero lo es llegando a 1,5 coches y enfocados a llegar a este 2 y lo que necesitamos —y es lo que se ha dicho y es por lo que se aprobaron en su momento los proyectos de ley foral— es un puente financiero hasta el momento que la empresa pueda tener un EBITDA positivo y rendir por sí sola. Este es el reto que tenemos encima la mesa. Las cifras que se dan de EBITDA negativo son muy fuertes y parece difícil conseguir un horizonte de luz, como creo que decía el portavoz del Partido Socialista, sin capital, sin inversión. Y en eso lo que entendemos —ya lo ha dicho el Consejero y aparecía en el propio informe— es que el Gobierno está en búsqueda y, evidentemente, Sunsundegui también. Si encuentra capital adicional que permita aliviar las situaciones tanto de tesorería como patrimonial, en definitiva de la situación financiera que creo que no me equivoco si digo que es el gran reto, porque parece que la industrial tiene una progresión positiva.

Por lo tanto, es ese puente financiero el reto que queda encima la mesa y esto es lo que tenemos. No nos debemos sorprender. Hay tres meses, a partir de ahora, para encontrar ese puente financiero y entiendo que en eso es en lo que está el Gobierno. No sé qué información mayor se necesita que la pormenorizada que da el informe industrial. No sé qué colaboración adicional se requiere y no sé qué necesitan. No sé si le tiene que avalar también el señor Consejero con su propio patrimonio para que crean que el problema no es la situación comercial que, efectivamente, está garantizada.

Yo creo que los datos están encima de la mesa y no se puede hacer otra cosa que trabajar al máximo posible para lograr lo que logramos todos o al menos quienes nos hemos comprometido y nos hemos arriesgado también, comprometiendo nuestro voto para no otra cosa que tratar de garantizar los cuatrocientos puestos de trabajo en la Sakana y si es posible —que así lo decía el plan de negocio— aumentarlos. Así que en eso encontrará toda nuestra colaboración, señor Consejero, y esperemos que podamos tener un final satisfactorio para esta situación que nadie ocultaba era muy delicada y sigue siendo muy delicada. Eskerrik asko. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Zuri, señor Garrido, gracias. Cerramos el turno de portavoces con la intervención del señor Jiménez en nombre de Vox. Dispone de diez minutos.

SR. JIMÉNEZ ROMÁN: Gracias, Presidente. Buenas tardes, señor Consejero y equipo. Sinceramente, señor Consejero, tiene usted un marrón y los navarros también lo tenemos. Parece que nos dicen que tendremos un enfermo casi terminal, pero muy sano, cuando venga el cirujano sea el nombre de Volvo u otras inversiones.

Y sinceramente, nosotros en los dos proyectos de ley foral, en uno nos abstuvimos y en otro fuimos el único partido que dijimos no, pero no porque seamos malos, porque nos preocupa (MURMULLOS). Sí, sí. Después va a pasar el euskera el platillo, va a pagar usted los millones que de momento debemos a los navarros. Hay que ser leal y hay que ser responsable, que es un concepto que hay que tener. Responsable viene de responder.

Nosotros lamentamos, lógicamente, la situación y estamos preocupados por el tejido y por las familias, por el ámbito tanto laboral, desempleo, social, las familias, empresa y también económico. Esto influye en la Hacienda Navarra, influye en los navarros. Estamos hablando de muchos, muchos millones y saben quién corre el riesgo y ventura de esto. El navarro. Vamos a empezar por ahí. Por tanto, habrá que darle muchas explicaciones.

Esta empresa, por desgracia, lleva ya muchos años, más de quince años que tenemos una noticia y hoy tenemos la noticia de un concurso. El concurso no es una cosa muy buena porque crea alarma y crea muchos miedos. Ahora, después de tantos años de incertidumbre y continuas contingencias económicas y financieras de la empresa, la gran mayoría conocía las grandes dificultades y estados de *Sunsundegui* para evitar este concurso y/o liquidación de cierre. Pero se ha mantenido con vida artificial gracias al esfuerzo de todos los navarros y en detrimento de otras muchas empresas. ¿Seguimos exponiendo el dinero de todos los navarros? ¿Hasta cuándo? ¿Quién va a ser responsable?

Entendemos que representa la posible caída— y esperemos que no— de una empresa que lleva años en estado casi vegetativo, con respiración asistida económica-financiera por parte de la Administración Pública y a través de préstamos públicos. Repito, todos, riesgo y ventura de todos los navarros. Personajes en esta obra trágica y dramática, por desgracia: Gobierno de Navarra, Sodena, *Sunsundegui*, *Volvo*, y *Cofides* o los *paganini* —perdón por la expresión tan vulgar— los navarros. Ya en 2013 que gobernaba UPN parece que se condonó —y eso, si me equivoco, me lo dicen ustedes— treinta y cuatro millones. Nos sobra el dinero a los navarros. La verdad es que somos duros.

No voy a entrar mucho, porque creo que le han dicho a usted de todo, señor Consejero, y yo no quiero hacer tampoco... Lo que sí es verdad es que lo que quiero dejar claro es que en ese Pleno, el primero que hubo, nosotros nos abstuimos. Teníamos muchas dudas, porque se leyeron los informes y por la marcha muy dubitativa de esa empresa. Y en el segundo, el 25 de abril, fuimos los únicos que nos opusimos. No se puede mantener una empresa de ese modo. Esos millones seguramente —y nos preocupa la parte de la *Sakana*— de otra forma se podía haber creado un tejido productivo. Dice el compañero que hace meses podíamos haberlo hecho. Pues ya tenemos el problema. Hemos tomado la táctica del avestruz. Hemos mirado hacia abajo y ahora el problema es más complicado. El problema es más complicado, porque el enfermo esté más enfermo, mucho más enfermo. Por tanto.

Solamente le voy a leer lo que dijimos nosotros que venía en un informe que creo que lo ha leído el compañero de *Geroa Bai*, que dice lo siguiente: «la sociedad no cuenta con activos libres para garantizar el préstamo ni otras garantías. No se le puede requerir legalmente a la sociedad la aportación de garantías, dado que es legalmente imposible obtener garantías de la compañía. Dada la naturaleza participativa del préstamo, en caso de producirse el impago del mismo, la pérdida será del cien por cien del importe concedido». Por ello nuestro voto en contra, no por otra cosa. Riesgo y ventura, cien por cien.

Otra cosa que nos horroriza y nos hace daño, y en este caso sí me enfado, es la promesa de empleo y el desánimo causado a muchas personas, que han puesto su pecunio para formarse y ahora se ven como se ven.

Por tanto, yo no quiero ser muy pesado. Repito. El único partido que ha sido, entendemos, responsable en este Parlamento, que se opuso al primer préstamo y votó en contra en el segundo —en el primero nos abstuvimos— fuimos nosotros. Ese dinero podía haber ido a mucho más tejido productivo, a más pequeñas empresas. Pero no, hemos puesto en la misma cesta todos los huevos. Señores, eso es principio de economía. Ya saben lo que puede pasar con la cesta.

Y es obvio que nos importa y mucho la pérdida de empleo de las familias afectadas, del impacto en la zona, pero también el dinero público. Seguramente, si lo tuviéramos que poner nosotros de nuestro pecunio, lo tendríamos que pensar. No se pueden mantener empresas que están dando señales y muchas de falta de viabilidad. No es aconsejable mantener empresas desde solo el riesgo y ventura con dinero público. Esta empresa, por desgracia, lleva muchos años aquejada de una grave enfermedad y solo se ha salvado con respiración asistida, préstamos públicos. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): A usted, señor Jiménez. Devolvemos el turno de palabra al Consejero. Para su turno de réplica dispone de, aproximadamente, diez minutos. Cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE INDUSTRIA Y DE TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y DIGITAL EMPRESARIAL (Sr. Irujo Amezaga): Volvo sigue apostando por Sunsundegui. Lo vuelvo a reafirmar y lo ha dicho la propia compañía una y otra vez. El plan de negocio está basado sobre pedidos en firme. Esta compañía tiene pedidos para poder facturar más de ochenta millones de euros el año que viene. Lo acabo de decir y lo diré porque está en el plan de negocio y ese plan de negocio no se lo sacan de la nube porque Volvo sigue apostando.

Hice un viaje en agosto, precisamente a Göteborg, y lo saben muy bien porque se lo he contado a las dos parlamentarias aquí, y ratificaron no solo eso, sino que volvieron a hacer un adelanto de pago. Porque una cosa son las palabras, pero cuando uno adelanta pagos, yo creo que deja bien clara su intención y compromiso con el negocio. Si usted quiere creer más un titular de un medio de comunicación que todo lo que estamos diciendo aquí es su problema y solo su problema. La verdad es que sí que hay casi, casi no, ofende mucho decir, que venimos aquí y hemos vendido buenos augurios, que va viento en popa, que no se puede contar con... ¿Cuándo? Lean ustedes el informe de abril.

Por supuesto que la situación era extremadamente complicada. Es que no hemos escondido que había un pedazo de atasco de ciento veintidós coches, autobuses en la fábrica. Si es que no lo hemos escondido nunca. Que necesitaban los seis millones, porque tenían un atasco monumental y que nos requería la empresa esa financiación para poder salir del mismo en función de la oportunidad de negocio que, por fin, podría dar estabilidad a esta compañía. De eso estamos hablando, pero es que lo saben muy bien aquí todos y todas. Lo saben perfectamente. Si quieren hacer aquí teatro, háganlo para buscar un titular mañana, pero todo esto lo saben perfectamente.

Claro que es una situación compleja, extremadamente compleja, pero nunca lo hemos escondido, jamás. No vengán aquí diciendo que hemos vendido.... ¡Qué va! Si fuera fácil, no hubiéramos venido a este Parlamento a solicitar dos autorizaciones de préstamo, si fuera tan

fácil, por supuesto que era compleja la operación. Ahora, dicho esto, Cofides pone dinero. El ICO pone dinero. El CDTI pone dinero. Las entidades financieras ponen dinero —y estamos hablando de muchos millones— y el propio Volvo más de cinco millones en adelantos de pago. No, nosotros no.

Aquí, en la bancada de la derecha, eran tan reflexivos y serios que decían: «no, nosotros no tenemos que poner. Todos los demás se equivocan». Volvo, que creo que sabe algo más que todos los que estamos aquí de lo que es Sunundegui y su problema industrial. Creo no, entiendo que son ellos su principal cliente. Cofides ha dado nueve millones así porque sí. ¿Los bancos también? Cuando hablamos del Banco Bilbao Vizcaya, de Caja Rural, ¿también ustedes creen que han dado dinero porque así era condición para que esos seis millones de abril se concedieran? Pero es que aquí nadie ha hecho nada a la ligera. Hemos sido todos en equipo y hemos financiado una operación, porque creemos que hay una oportunidad real que sigue estando ahí y Volvo lo sigue demostrando —insisto— con más adelantos de pago.

Si quieren buscar titulares y de verdad que aquí sí que apelo. Ha habido varias intervenciones apelando a un mínimo de responsabilidad institucional. ¿Saben cuál es la diferencia? Que cuando se perdonaron esos treinta y cuatro millones de euros en 2013 no hubo este tipo de comentarios por parte de los que entonces estaban en la oposición. No los hubo. (MURMULLOS). Busque en Hemeroteca. Esa es la diferencia, es que parece que están deseando que esto vaya y, además, estoy hablando yo. Yo he oído con mucha paciencia toda su intervención. Me dice: «respóndanos», pero si lo tiene ahí. Por eso no he quitado la diapositiva. «¿Qué van a hacer». Pero si lo tiene ahí. ¿Lo vuelvo a leer?

Un punto importante que parece que también quieren omitir: la empresa no la dirige ni Sodena, ni Cofides, ni los entes financieros, ni el ICO. La empresa es la empresa. Es la empresa la que ha solicitado en todo momento este tipo de operaciones. Es la empresa y la empresa tiene una estructura, porque es una sociedad privada, como bien ha recordado usted. Entonces hay cuestiones, operativos donde no van a entrar, no vamos a entrar. El resto financiamos y podemos tener un control, que lo estamos teniendo.

Y la situación industrial, como le he dicho —que tampoco eso, al parecer, se han olvidado en todas sus intervenciones— ha mejorado. Ha mejorado desde el mes de abril. Hasta el 31 de julio ya estábamos en esa línea de 1,5 coches por día y tenemos que llegar a esos 2. Eso es lo que nos indicaba el plan de negocio. Entonces sí que ha habido una mejora, pero es insuficiente por los motivos que también he mencionado en otra de las diapositivas.

Por supuesto que tenemos ahora que intentar buscar acuerdos con entidades financieras. Les he recordado que el 30 de septiembre debería ser la fecha de cierre para esa revisión. Por supuesto, la empresa tendrá que hablar con los proveedores y buscar una solución en un contexto de reestructuración. Por supuesto que la empresa tendrá también que hacer búsqueda de posibles inversores. Y por supuesto también, que eso sí que nos compete absolutamente a todos y a todas, ese mantenimiento con el diálogo social, porque como digo, esto es lo que más nos preocupa que es, efectivamente, el empleo que tiene esta empresa.

Pero también le quiero decir, y ustedes lo saben bien porque ya tuvieron responsabilidad de Gobierno como partidos políticos, que nunca me han pedido una comparecencia. No tienen por

qué hacerlo, también es cierto, pero para comenzar este año las desinversiones de Jofemar, que atravesaba hace ocho años una situación extremadamente compleja y fue gracias al apoyo de Sodena, que no solo ha salido, sino que he tenido ya dos años récord consecutivos. O de Nabrawind, que acaba de desinvertir también. Hoy mismo, antes de esta comparecencia venía de un evento en Lumbier, donde estaba precisamente el director gerente de Nabrawind, que ha tenido un apoyo continuado de Sodena y firme, y también ha sido una apuesta en contra de muchas de las cuestiones que se decían aquí, acaba de desinvertir con beneficio para Sodena y consigue consolidar esta empresa o Egrin en Lodosa. Es decir, claro que hay cuestiones en una sociedad de capital-riesgo, que son de riesgo.

Lo que les quiero decir es que, por supuesto, estamos en una situación enormemente preocupante. Lo es. El hecho de que la empresa hoy haya anunciado esta apertura del proceso de negociación con proveedores deja claro que, como venimos diciendo, la situación financiera sea extremadamente preocupante. Hemos mencionado qué necesidades financieras tiene la empresa y, como le digo, ahora tenemos que seguir buscando acuerdos con los mismos actores que hemos venido trabajando los últimos años. Insisto que son Cofides. Son el ICO. En parte CDTI, aunque le toca una parte más pequeña, la propia Volvo con la cual mantenemos un diálogo. Si me escuchan, luego por lo menos no tendré que volver a repetir cuestiones.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Señor Bujanda, por favor. Yo entiendo que tiene que haber un margen para que ustedes compartan posición, ideas, lo que quieran, pero. Por favor.

SR. CONSEJERO DE INDUSTRIA Y DE TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y DIGITAL EMPRESARIAL (Sr. Irujo Amezaga): Y como decía, con todos estos actores para poder buscar una solución a esta situación actual, insisto, formalmente se denomina apertura del proceso de negociación con proveedores.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Eskerrik asko, kontseilari jauna. Badakizue denek ere bai baduzuela aukera zabaltzeko bigarren txanda bat. Alderdi Popularreko bozeramaileak baietz esan du. Hartara irekiko dugu denontzat eta egingo dugu lehenengo txandan egin den orden berberean. Beraz, lehenengoa hitza hartzen oraingoan ere bai, García Malo anderea izango da. Hori bai, oraingoan baduzue bost minutu.

SRA. GARCÍA MALO: Gracias, Presidenta. Gracias, Consejero. En un momento me ha parecido que nos estaba riñendo. En ningún momento. Nuestro discurso ha sido un discurso realista, realista. Lo que pasa es que si ustedes lo consideran catastrofista, porque lo que hemos hecho es relatar la situación actual por la que está atravesando la empresa y el histórico de esta legislatura, eso ya lo que ustedes consideran es lo que ustedes consideren. Pero desde luego, lo que hemos hecho es relatar la situación en la que está en este momento. Completamente realista.

Consejero, usted insiste en ese mensaje. No es tranquilizador. Yo no digo que no se mantenga la relación comercial con Volvo. No lo he dicho en ningún momento. Vaya al Diario de Sesiones y usted lo comprueba. Yo le digo que ese mensaje no es tranquilizador. Que ya antes Volvo era el principal socio comercial de Sunsundegui y Sunsundegui atravesaba por un momento complicado. Lo que pasa es que usted no lleva el debate y no lo ha llevado en ningún momento al motivo fundamental por el que ahora nos encontramos así, a un acuerdo concreto.

Mire, la empresa Sunsundegui —le contesto a usted también señor Lecumberri— lo que hizo es emitir un comunicado, una nota en el que decía que no iba a poder cumplir ese acuerdo después de una evaluación conjunta. ¿Hay una renuncia a ese acuerdo? ¿Sí o no? No diga que se mantiene el acuerdo cuando la propia empresa está diciendo que no va a poder cumplir el acuerdo. Vamos a ser claros. Yo lo que les pido, sobre todo, es claridad y en eso va mucha responsabilidad. Sobre todo usted, Consejero, tiene que ser claro. Se lo ha dicho el señor Jiménez. Es dinero de los ciudadanos navarros y hay que ser muy claro con la información y no están siendo claros. Yo les animo a que revisen los Diarios de Sesiones y a que revisen las noticias que se han ido desarrollando, que no son más que reflejo de sus declaraciones y declaraciones de las empresas. ¿Qué cree que piensa un ciudadano de la calle cuando el día 7 de mayo, primero cuando viene usted a este Parlamento y dice que hay que aprobar la concesión de estos préstamos a Sodena porque existe este acuerdo y, sin esos préstamos, este acuerdo no se va a poder llevar a efecto y que se va a duplicar la productividad cuando el 7 de mayo, poco después, se reúnen la Presidenta y usted con Volvo y dicen que todo va fenomenal y cuando un mes después, prácticamente un mes después, de repente no se puede desarrollar ese acuerdo? Y ahora poco después nos encontramos en precurso de acreedores. ¿Qué es lo que cree que...? Sí, un ciudadano de la calle va a pensar que va todo fenomenal, va todo bien. No, las cosas son como son, Consejero. Son como son.

Por cierto, y termino, me ha parecido muy poco elegante que usted aquí comente conversaciones privadas que parece que tienen que ser confidenciales. Yo le agradezco mucho la información que nos traslada permanentemente. No es toda la información que deberíamos tener. Es la que usted en ese momento considera que nos tiene que dar o la que tiene. No lo sé. Se agradece, pero desde luego es poco elegante lo que usted ha hecho esta tarde en esta Comisión. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Gracias, señora García Malo. Es el turno ahora de la portavoz de Unión del Pueblo Navarro, señora Elizalde. Cinco minutos.

SAR. ELIZALDE URMENETA: Sí, gracias. Para que quede bien claro que estamos muy contentos de que Volvo siga apostando, mucho, y que también estamos contentos de que la situación industrial haya mejorado. Lo que estamos cuestionando es el papel del Gobierno en todo esto. Nosotros no hemos criticado en ningún momento a la empresa. Otra cosa es que, como no tienen argumentos, le tengan que dar la vuelta a la tortilla.

Y le voy a decir una cosa, señor Consejero, dos, porque yo sí voy a responder a las preguntas que usted no me responde. «¿Cuándo van a pedir una comparecencia para...?» Cuando usted haga notas de prensa de las que no van bien. Cuando usted desde el Gobierno haga notas de prensa de las empresas que no van bien, porque hace declaraciones a medios. No hace notas de prensa. En cambio, de todas las demás hace notas de prensa. Claro, nosotros no pedimos comparecencias del autobombo del propio Gobierno.

Para nosotros los principales perjudicados son los trabajadores y la zona de la Sakana. Por tanto, nosotros no vamos a cuestionar lo que hace la empresa o deja de hacer la empresa. Lo que sí es nuestra obligación es cuestionar lo que hace el Gobierno o deja de hacer el Gobierno. Y para nosotros ha hecho una muy mala gestión y una dejación de las funciones que tiene que hacer el Gobierno, de velar por el dinero público. Para ustedes, no. Para nosotros, sí.

Y mire, el hecho de no apoyar los créditos se lo dijimos, aunque el señor Asiain no lo quiera escuchar. Nosotros no estamos de acuerdo en que, sin tener la información, tengamos que decidir con una decisión política en el Parlamento si se da dinero o no se da dinero y más, por cómo se tramitó desde el departamento los proyectos de ley foral en tres días. Que luego dice que si hemos leído y no hemos leído. ¿Saben lo que no hemos leído? El último informe de KPMG, que me lo acabo de encontrar en la prensa. El que me ha negado a usted está publicado por un medio de comunicación. Por cierto, el titular no se corresponde con lo que dice usted aquí. Claro. ¿Y eso qué es: lealtad institucional o deslealtad institucional? Que un informe que dijo que me lo iba a hacer llegar no me lo hace llegar, pero está en un medio de comunicación. Pues yo no puedo comentar ese informe porque no lo tengo. Igual alguno de ustedes también lo tiene. Aquí no lo tenemos.

Señor Irujo, no manipule ni se salga por las ramas. Nosotros cuestionamos el papel del Gobierno en todo esto y además es nuestra obligación, porque es nuestro deber de control como grupo de la oposición. Claro. Y desde luego, ojalá no tengamos que pedir más comparencias. Ojalá. Sería una buena señal.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Entiendo que ha terminado, señora Elizalde.

SRA. ELIZALDE URMENETA: Sí, sí. Perdón, gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Turno ahora para el señor Lecumberri del Partido Socialista. Cinco minutos.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Bien, muy brevemente. Yo sí que creo que tenemos que ser realistas y yo sí que creo que la posición desde el principio que se ha tenido con Sunsundegui desde el Gobierno es una posición realista. Otra cosa es que uno vea la realidad en la parte del vaso medio vacía y otra en la parte del vaso en el que hay una esperanza de que esto pueda salir adelante.

Yo solo le voy a decir que en la lectura que hacen de la situación de Volvo, que no digo que sea falso, pero sí que creo que es una lectura parcial. Cuando se dice «no se va a cumplir el contrato», yo creo que hay que leer todo lo que se dice: «el contrato en la parte de esos dos modelos», porque más adelante Sunsundegui dice: «y seguimos...». Perdón, Volvo dice: «y seguimos apostando por Sunsundegui como empresa de referencia». Y no solo eso, sino que además adelanta más de cinco millones de euros del total del contrato de futuro que tiene con Sunsundegui. No solamente Volvo sino el *pool* de bancos, que algo dirán que los bancos no son precisamente alegres y arrojados en este tipo de cuestiones. Algo tendrá que ver que el *pool* de bancos apueste, que el ICO apueste, que Sodena con sus informes apueste.

Es cierto que la situación es complejísima. Decía el señor Jiménez — permítanme que coja el ejemplo— que estamos con un enfermo que decía que estaba en la UCI, en una situación terminal o en una situación crítica. Probablemente esté así. Podemos dedicarnos a ver todas las enfermedades que tiene el enfermo o a ver la esperanza de que este enfermo pueda salir adelante. Nosotros creemos que hay razones para ver que este enfermo puede salir adelante, que esta empresa en esta situación crítica puede salir adelante, que no es el momento ni la situación de desconectar al enfermo, aunque nos esté costando dinero. Creemos que hay que

seguir apostando por sacarlo adelante. Es posible que nos equivoquemos y que algún día alguno de ustedes me recuerde estas palabras. Es posible. Creo que merece la pena el riesgo. Eso es lo que yo creo que está haciendo este Gobierno a través de Sodena y, desde luego, el Partido Socialista en esta cuestión, con las consecuencias añadidas que tendría si esto no siguiera adelante para la comarca y para más de cuatrocientas familias de trabajadores. Nosotros creemos que hay que seguir apostando y esa es la posición del Partido Socialista. Nada más que decir.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Eskerrik asko. Hitza hartuko duzu? Zurea da txanda bada, Mendo Goñi jauna. Bost minutuz.

SR. MENDO GOÑI: Ez, eskerrik asko, lehendakari andrea. No me voy a reiterar en lo que ha señalado la señora Aznal, así que doy este turno de palabra por utilizado.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Eskerrik asko zuri. Es el turno ahora para el señor Asiain, de Geroa Bai. Cuando quiera, cinco minutos.

SR. ASIAIN TORRES: Eskerrik asko, beste behin. Oso laburra izango naiz nire interbentzio honetan. Las calificaciones son muy subjetivas, señora García Malo, muy subjetivas. Realista, catastrofista. Pues como se ha dicho, cada cual ve la botella medio llena o medio vacía, según determinadas perspectivas. Nosotros creemos que está siendo realmente realista dentro de la gravedad, que hemos repetido esas palabras yo creo que todos los socios parlamentarios que sustentamos al Gobierno. El propio Consejero lo ha dicho por activa y por pasiva: una situación tremendamente preocupante. Por tanto, no sé qué más puede añadir.

Mi pregunta es cómo van a fabricar esos nuevos modelos de los que se habla cuando hay un atasco con producción previa con modelos antiguos, que están atascados, que llevan retraso en su servicio a los compradores, etcétera. Es decir, Volvo lógicamente pedirá un orden. Vamos a acabar con la producción de los nuevos modelos, perdón, de los viejos modelos, que hay pedidos, que hay que cumplir con esas ventas. Desatasquemos la situación y luego, más adelante, ya veremos cómo llegamos a esa producción de los nuevos modelos. Por tanto, un orden, lógicamente desde un punto de vista industrial, el que ha demandado Volvo más allá de esa cierta creencia en Sunsundegui demostrada con hechos fehacientes, como esa apuesta financiera a través de esos cinco millones de anticipos.

No sé, señora Elizalde, la verdad. Usted dice que cree en la empresa. Muy bien. Si cree en la empresa realmente, yo creo que en una situación como esta tan delicada, creo que más allá de las palabras, de que no crea las palabras, de que critique las cuestiones que plantea el Gobierno, pero si realmente cree en la empresa, cree sobre todo en sus trabajadores. Uno se tapa las narices. Critica en su intervención. Tiene quince minutos en un proyecto de ley. Puede poner iba a decir «a parir» al Gobierno, pero luego votar en consonancia. En consonancia, no contra el Gobierno, porque no está votando contra el Gobierno. Está votando contra la empresa y contra las cuatrocientas familias que hay en esa empresa, y contra las doscientas cincuenta posibles familias que se iban a incluirse si proyecto hubiera seguido adelante. Eso es lo que ustedes hicieron. Se tapa uno las narices y vota a favor. Vota a favor de esas familias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Señor Garrido Sola. Eskerrik asko, Asiain Torres jauna. Señor García Sola, de Contigo-Zurekin, cuando quiera, cinco minutos.

SR. GARCÍA SOLA: Muchas gracias. Yo creo que sí ha sido claro. ¿Que Sunsundegui dice que no puede cumplir el acuerdo en lo relativo a producir los dos nuevos modelos? Efectivamente. ¿Que esa es la causa o el motivo fundamental por el que estamos hoy? No. ¿Que todas las partes implicadas —Sunsundegui, Volvo, Gobierno de Navarra— mantienen el mismo discurso, que es que la producción está absolutamente garantizada? ¿Que lo que pueda producir Sunsundegui, con relación a las dos situaciones complicadas que tiene, la situación financiera y la situación industrial, todo lo que pueda producir se va a vender? Sí. Es que la información está muy clara. Luego pueden sembrar dudas al respecto o no, pero es que además, toda la información, el conjunto de agentes implicados dice lo mismo: que el problema está donde está, en el desatascos industrial y la situación financiera.

¿Alguien ha dicho que todo va fenomenal? No. Nunca se ha dicho que todo va fenomenal. ¿Alguien ha garantizado o ha dicho que se va a duplicar la producción? No, lo que se ha mostrado es un plan industrial, un plan de empresa que prevé que, si todo va bien, se aumente la producción en 2028. Eso es lo que ha pasado aquí. Creo que la información, si no se tergiversa, es clara y nítida. Nadie ha dicho nunca que todo va fenomenal. El propio informe con el que aprobamos. Por cierto, señora Elizalde, ¿no tenían información? Creo que tenían la misma que las entidades financieras: el informe que se utiliza para tomar la decisión, si se concede o no se concede apoyo financiero a Sunsundegui. ¿Está dentro del informe que la situación es delicadísima, que la situación de tesorería está muy tensionada, que se está muy por debajo de la producción diaria que garantiza un EBITDA positivo? Sí. Si es que la información está ahí. Si es que no ha cambiado nada. Si es que ya sabemos cuál es la situación. El problema que tenemos es desatascarlo. ¿Lo conseguiremos o no? No lo sabemos. Eso sí, que cada uno asuma su responsabilidad.

Hay alguno que ha sido muy claro diciendo, y es verdad, «esto es dinero de todos los navarros». Es una decisión que hay que tomar, se arriesga, porque es un riesgo. Se arriesga para tratar de salvar Sunsundegui o no. Quien decida no arriesgar asumirá no el riesgo financiero para todos los navarros, pero sí la pérdida de cuatrocientos empleos en la Sakana. Es una opción. Cuando se dice aquí «lo que somos críticos es con el Gobierno, lo que ha hecho el Gobierno y las fuerzas que sustentamos al Gobierno» es decir que no, que no toma esa opción, que asume el riesgo de poner ese dinero al servicio del futuro de Sunsundegui y, efectivamente —han leído ustedes el informe—, con un riesgo del cien por cien si fracasa. Pero que cada uno asuma su responsabilidad, que no se esconda detrás de «o me fío del informe, no me fío de tal». Que asuma la responsabilidad. O ese dinero se pone al servicio del futuro de Sunsundegui, sabiendo —lo hemos dicho todos y todas y lo pone en el informe— que se puede perder el cien por cien o, por el contrario, se apuesta por no ayudar a Sunsundegui y que la empresa se liquide. Y las fuerzas que sustentamos este Gobierno lo hemos tenido claro. Hemos tomado nuestra decisión. Asumiremos las responsabilidades políticas. Ya la asumimos, pero asuman ustedes también las suyas.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Gracias, señor Garrido Sola. Finalizamos con el turno para el señor Jiménez Román. Cuando quiera, cinco minutos.

SR. JIMÉNEZ ROMÁN: Voy a ser muy breve. Solamente mostrar, aunque parezca una incoherencia, nuestra empatía y el cariño con esas familias, con esos trabajadores, que lo tienen que estar pasando muy mal, pero no se les puede engañar. No se les puede engañar y lo digo con mayúsculas.

El precurso es una malísima noticia, porque son tres meses de incertidumbre en qué van a hacer y qué van a dejar de hacer. Es más, el dinero —como saben ustedes— es muy miedoso y por desgracia, yo lo veo y lo tengo que decir. Soy muy infantil, aunque tengo más de veinte años, y parece esto a veces el cuento de la lechera. El problema es que el cántaro se ha roto unas cuantas veces hasta que hemos llegado a esta situación. A esta situación no teníamos que haber llegado. Repito, aunque me esto. Seguramente con la cantidad de préstamos que hemos hecho, otras opciones en esa zona, con pequeñas pymes, quizás, el tejido productivo lo podíamos haber incrementado, pero al poner todos los huevos en la misma cesta, corremos el riesgo de lo que pueda ocurrir. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): A usted. Cerramos el segundo turno de portavoces y tiene el Consejero turno de palabra para poder cerrar la sesión. Cuando quiera, dispone de cinco minutos.

SR. CONSEJERO DE INDUSTRIA Y DE TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y DIGITAL EMPRESARIAL (Sr. Irujo Amezaga): Poco más que añadir. Sí que le quiero aclarar a la señora Elizalde que los medios de comunicación tienen acceso a la presentación que he hecho y es la que deben estar enseñando. No hemos pasado el informe a ningún medio de comunicación. Se lo puedo asegurar, o sea que estarán proyectando lo que se ha proyectado en esta sala. Nosotros no hemos pasado ese informe. Es de la empresa. Ahí lo dejo. Nosotros no lo hemos pasado. Eso se lo puedo asegurar.

En segundo lugar, en cuanto a por qué no salimos. En Flamagas hemos solicitado nosotros. Señora Elizalde, en Flamagas hemos solicitado nosotros —es que no me hace caso— la comparecencia. Claro que solicitamos también. (MURMULLOS). ¿Sí? No, no creo. Con situaciones complejas como Siemens-Gamesa, en más de una vez hemos hecho declaraciones, incluso con alguna visita institucional que hicimos —me acuerdo— a Hamburgo cuando estaban en plena apertura y negociación del ERE en 2022.

Hemos dicho y por supuesto que hemos dado la cara y hemos estado con la parte social, con la empresa y con todo lo que se puede estar en el sector eólico. Se lo recordaba en el debate del jueves pasado, quiero decir, ir a Bruselas para decir que hay un SOS de la industria eólica, desde luego, no es un mensaje feliz ni alentador, pero es que lo hay. Hay una preocupación muy amplia en toda la industria europea sobre el devenir, el futuro, especialmente por una competencia atroz que están teniendo con otros continentes y lo decimos. No solo decimos cosas bonitas. Decimos cuando hay que decir y lo que hay que decir y estamos. Hay empresas que también han pasado por esta sala, como SH, con la que también estamos en permanente contacto y un largo etcétera. O sea, esto no va solo. Es que siempre se empeñan en dar esa imagen de que solo venimos a contar cosas bonitas y no es cierto, porque eso es la economía: cosas que van bien y cosas que van mal, en general. Esperamos que todo vaya bien. El crecimiento económico va por encima de lo que se proyectaba el año pasado, pero eso no quita que pongamos el foco en aquellas que nos preocupan y una de ellas, desde luego, es Sunsundegui.

Y sí, no era una bronca, pero sí francamente, porque no sé si vamos a ser capaces. Yo que no. No soy tan iluso, pero me gustaría que fuéramos capaces un día de abandonar este teatro en el que estamos porque esto —insisto— no va solo. Estamos hablando de algo muy serio, que es el futuro de una empresa y en este futuro de la empresa —es que lo he dicho y lo voy a volver a repetir por si acaso— hemos llegado a esta situación. La empresa llega a esta situación. Es la empresa, no Sodena. Es la empresa, pero todo esto ha sido un viaje en el que le hemos acompañado muchos agentes. ¿Los vuelvo a decir? Cofides, el ICO, CDTI, los entes financieros. Hay un *pool* de seis bancos que están apoyando a la empresa Sunsundegui en este viaje y lo han hecho todos ellos durante un largo periodo de tiempo y, si hablo del 2024, antes de que aprobáramos la Ley 4/2024 que supuso ese segundo paquete de seis millones de ayuda. Pero es que todo esto venía porque había detrás un constructor que es Volvo, que sigue apostando. No ha cambiado la situación financiera de esta empresa por ese titular de julio. No ha cambiado. Es que no ha cambiado y esto sí que lo he explicado por activa y por pasiva, porque siguen el plan de negocios. Es que es verdad. ¿Pero ha visto usted el plan de negocio? Que se hace con base en los encargos que tienen la compañía. Nos lo ha transmitido Volvo y no solo eso, es que ha hecho adelantos de pago. Es que lo vuelvo a decir y aun así, no se lo cree.

No se lo crea. Yo no sé qué más decir, pero es que le digo que esta empresa tiene futuro y tiene esa capacidad de poder facturar ochenta millones de euros el año que viene con la cantidad y los pedidos, los encargos que ya tiene encima de la mesa. Lo tiene encima y lo tiene. ¿Que no se lo quiere creer? No se lo crea, pero aquí puede haber dos titulares. Uno, el que quieren dar ustedes, que todo se ha ido, se descalabra y que todos lo hemos hecho mal, especialmente unos, claro. Los entes financieros, Cofides, todos lo han hecho muy bien, menos Gobierno de Navarra. El otro es que estamos en una situación extremadamente compleja y preocupante. Por supuesto que lo estamos. No ha sido suficiente todo el esfuerzo que hemos hecho todos estos actores que vuelvo a decir: Cofides, ICO, CDTI, entes financieros, el propio Volvo y Sodena.

Todavía no ha sido suficiente, pero estamos en un contexto que nadie ha mencionado tampoco aquí. He querido explicar cuál es el contexto industrial que ahora mismo atraviesa el continente en el sector de autobuses, de carroceros. Eso es lo que ofrece una oportunidad para Sunsundegui en este momento y eso es lo que estamos viendo. Eso es lo que está puesto en el DAFO. Eso es lo que ha puesto el plan de negocio y luego el plan de negocio —insisto— se hace en función de los números que manda Volvo que, como se pueden imaginar, durante el año ha desplegado varios equipos en permanencia en Alsasua —quiero decir que conocen a la perfección la empresa—, los cuales nos han transmitido en cada momento que siguen apostando por Sunsundegui y de ahí viene la reacción que hemos tenido el resto de financiadores.

¿Qué hubieran hecho ustedes? No, somos los más listos. Que los bancos pongan 14 millones. A mí me da igual que Cofides ponga otros nueve. Me da igual que Volvo adelante cinco. Este no es mi problema. Total, la empresa está en Navarra, pero no es mi problema. ¿Qué hubieran hecho ustedes? Es más y es verdad —ya con esto termino— que lo más triste es que ni una sola propuesta una vez más. Es venir aquí a criticar, a decir falsedades, por ejemplo, lo del informe. Los medios de comunicación están proyectando eso. A decir falsedades sobre que solo hablamos de lo bonito. La siguiente va a ser sobre Flamagas a petición propia y también eso fue un mazazo para la zona de Aoiz. No sé. Solo se dedican a eso. Es que solo se dedican a eso. Por lo menos,

hagan un ejercicio de decoración y plantéennos algo: «yo haría...». Algo, porque a lo mejor —y esto es mucho soñar, tengo un sueño— algún día a parte de quejarse de la falta de información, pueden coger el teléfono y decir: «en qué podemos ayudar ara que una empresa de cuatrocientos empleados no cierre». Háganse esa pregunta también ustedes.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Solana Arana): Eskerrik asko, kontseilari jauna. Jaun-andreok, gobernutik heldu zaretenoi, eskerrik asko. Zuei, parlamentari jaun-andreok ere bai, eskerrik asko. Agortu da gai ordena eta honelaxe amaitutzat emango dugu gaurko batzorde hau. Arratsalde ona pasa.

(Se levanta la sesión a las 17 horas y 55 minutos).