



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES PLENO

Año 2012

VIII Legislatura

Número 15

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 8 DE FEBRERO DE 2012

ORDEN DEL DÍA

(2.ª REUNIÓN)

I. Comparecencia del consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio para informar sobre el estado de ejecución de las obras del aeropuerto internacional de la región y su puesta en funcionamiento.

SUMARIO

Se reanuda la sesión a las 17 horas.

I. Comparecencia del consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio para informar sobre el estado de ejecución de las obras del aeropuerto internacional de la región y su puesta en funcionamiento.

Para sustanciar el objeto de la comparecencia, interviene el señor [Sevilla Recio](#), consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio.....687

En el turno general interviene:

El señor [López Pagán](#), del G.P. Socialista.....693

El señor [Pujante Diekmann](#), del G.P. Mixto.....695

El señor [Guillamón Álvarez](#), del G.P. Popular.....698

Para contestar a los portavoces parlamentarios, interviene el señor [Sevilla Recio](#)703

En el turno final para los grupos parlamentarios, interviene:

El señor [López Pagán](#)708

El señor [Pujante Diekmann](#)709

El señor [Guillamón Álvarez](#)711

En el turno final para el consejero interviene el señor [Sevilla Recio](#)712

Se levanta la sesión a las 19 horas y 10 minutos.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Se reanuda la sesión.

Sesión informativa en Pleno para comparecencia del consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, formulada por el grupo parlamentario Socialista, a petición propia y por el grupo parlamentario Mixto, sobre el estado de ejecución de las obras del aeropuerto internacional de la región y su puesta en funcionamiento.

Tiene la palabra el señor consejero, don Antonio Sevilla.

SR. SEVILLA RECIO (CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO):

Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, comparezco hoy aquí a solicitud del grupo parlamentario Socialista, de Izquierda Unida-Verdes y a petición propia para explicar el estado de ejecución de las obras del aeropuerto internacional de la Región de Murcia y su próxima puesta en funcionamiento, así como el acuerdo firmado con el Ministerio de Fomento sobre el futuro aeropuerto de San Javier.

Se trata de un proyecto estratégico para la economía y el desarrollo de nuestra región, reconocido por distintas organizaciones sociales y empresariales, que la propia Confederación Regional de Organizaciones Empresariales considera que tiene todos los ingredientes para ser un éxito y que ha sido objeto de debate en esta Cámara en varias ocasiones. Por lo tanto, nos encontramos ante la gran responsabilidad de explicarlo ante toda la ciudadanía. Sin duda suscita el interés y un deseo de esperanza de mejorar nuestra región.

Entiendo que se ha depositado sobre nosotros la obligación de llevar a buen término un proyecto que será capaz de articular muchos de los mecanismos necesarios para ofrecer a nuestra sociedad una salida a la actual situación.

Espero ser capaz de transmitir a sus señorías y al público que hoy nos acompaña el máximo nivel de información sobre un proyecto al que se ha dedicado tanto mi esfuerzo como el de varios de mis predecesores, y que en breve será una realidad, situando a la Región de Murcia a un buen nivel en el sector del transporte aeroportuario.

Voy a proceder a realizar mi exposición estructurando la misma en cuatro apartados: en primer lugar presentaré los antecedentes de esta infraestructura, realizando un breve recordatorio del camino recorrido hasta nuestros días; en segundo lugar hablaré con mayor detalle de la situación actual y el grado de ejecución de las obras del aeropuerto; en tercer lugar explicaré el acuerdo alcanzado para el cierre del aeropuerto de San Javier como aeropuerto civil; y por último expondré los trámites aeroportuarios realizados y pendientes para su puesta en funcionamiento.

Señorías, el aeropuerto internacional de la Región de Murcia constituye una vieja aspiración de la sociedad murciana desde hace muchos años. Para no remontarme en exceso a la historia de este proyecto, me limitaré a citar únicamente aquellos acontecimientos de mayor interés y más cercanos en el tiempo:

En marzo de 2003, estando al frente de la Consejería que ahora represento don Joaquín Bascuñana, el Ministerio de Fomento autorizó la construcción del aeropuerto, declarándolo de “interés general”, y un año después, en abril de 2004, el aeropuerto fue declarado “actuación de interés regional” por esta Asamblea.

Paralelamente, el proyecto del aeropuerto recibió en 2003 del Ministerio de Medio Ambiente la declaración de impacto ambiental, aprobándose en 2006 el Plan Director del Aeropuerto por parte del Ministerio de Fomento. Habiéndose recibido por tanto todas las autorizaciones técnicas y administrativas se procedió a la licitación de la concesión en mayo de 2007, adjudicándose a la sociedad concesionaria Aeropuerto de Murcia Sociedad Anónima, compuesta por las empresas Sacir, Caja

Murcia, la Caja de Ahorros del Mediterráneo, Cementos La Cruz, el Grupo Fuertes, el Grupo Monthisa e Inocsa.

He de subrayar, y me gustaría hacer hincapié, que, pese a tratarse de una apuesta que desde el principio ha contado con el impulso del Gobierno regional (como así ha dejado constancia el presidente de la Comunidad Autónoma en numerosas ocasiones), es una realidad gracias a la implantación de un modelo de financiación privada y titularidad pública, dotándonos de una infraestructura que supondrá un nuevo estímulo para el crecimiento del turismo y el comercio exterior regionales, y dando oportunidades laborales y de desarrollo económico a nuestra tierra y a nuestras gentes.

Nos encontramos, pues, ante un proyecto puramente privado en su financiación. En él el 100% del accionariado que participa corresponde a empresas privadas, todas ellas asentadas en la Región de Murcia o con un fuerte arraigo o implantación en ella.

El modelo utilizado para su ejecución es el de colaboración público-privada, licitado bajo el formato concesional de DBOT (Design Build Operate and Transfer), por el cual la empresa encargada de su diseño y construcción recupera la inversión realizada mediante la explotación del mismo. No compromete en ningún momento los recursos públicos, al correr la empresa concesionaria con los gastos de construcción y mantenimiento.

Con estas condiciones, siendo don José Ballesta consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, el 31 de julio de 2007 se firmó el contrato de adjudicación.

Seis meses después, el 10 de diciembre, se presentó el proyecto constructivo del aeropuerto ante la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, y el 3 de junio de 2008 se dictó la resolución por la que se autorizaba dicho proyecto constructivo.

Poco más de un mes después se firmó el acta de replanteo, con la que se iniciaban unas obras que, terminado el período de cuarenta años de explotación concesional, revertirán a la sociedad murciana como patrimonio de todos sus ciudadanos.

Se trata, pues, de una actuación a todas luces estratégica para el desarrollo y la vertebración de nuestra región. Esta infraestructura, de gran rentabilidad tanto económica como social, conectará a la Región de Murcia con las plataformas de comercio internacional, incrementando un importante valor añadido y favoreciendo la competitividad de todos los sectores productivos de nuestra economía. De igual manera, su próxima puesta en servicio durante este año supondrá un importante acicate para el turismo, integrando nuestra región como punto de llegada de rutas comerciales y planteando a miles de turistas nuestra región como destino.

Este efecto multiplicador en un sector tan estratégico en nuestra economía ayudará sin duda a consolidar la oferta turística regional, generando así empleos directos estables y de calidad, y dinamizará de manera colateral a muchos y diferentes sectores, produciendo miles de puestos de trabajo indirectos.

Señorías, antes de comenzar a exponer el estado de ejecución de las obras, dado que se trata de una gran infraestructura que ha supuesto un enorme esfuerzo para todos los implicados en su ejecución, me gustaría proceder a recordar brevemente algunos datos importantes, de cara a que todos podamos apreciar el enorme trabajo realizado para conseguir finalizar estas obras.

Se trata de una infraestructura compuesta por un edificio terminal de 27.000 metros cuadrados de superficie útil, capaz de albergar a 2.765 pasajeros en hora punta; una terminal de carga de 1.400 metros cuadrados, capaz de almacenar 7.500 toneladas/año; plataforma de aeronaves, de 80.000 metros cuadrados de superficie y espacio para once más ocho estacionamientos; en el lado aire se sitúa el campo de vuelos, con una pista de categoría 1 de 3.000 metros de longitud por 45 metros de ancho, con capacidad para realizar hasta 35 operaciones por hora, a través de la torre de control de más de 35 metros de altura.

Aquí quería señalar que el aeropuerto está muy bien concebido aeronáuticamente. La situación de dos pistas paralelas de dimensiones parecidas y una vía de transición intermedia permite evacuar

operaciones en la pista principal rápidamente y dar un volumen de operaciones, como he dicho anteriormente, de 35 por hora, que es considerable, es un buen rendimiento para un aeropuerto. Completando estos servicios se han destinado 110 hectáreas dedicadas a actividades comerciales complementarias al aeropuerto.

También se han realizado otras infraestructuras complementarias necesarias, como las obras para los accesos y enlaces desde la RM-601 y la A-30. Las infraestructuras de drenaje y evacuación de aguas de toda la zona de servicio aeroportuaria, la reposición de la vía pecuaria del Cordel de Fuente Álamo, el sistema de abastecimiento de agua o la línea de alta tensión con la correspondiente ampliación de la subestación eléctrica de El Albujón.

En lo referente a la situación del estado de ejecución de las obras, he de señalar que desde un punto de vista constructivo se encuentran finalizadas, a la espera de realizar distintos procesos de verificación y validación. El pasado día 17 del mes de enero se celebró la última reunión de la comisión de seguimiento de la ejecución de las obras del aeropuerto, en la que la sociedad concesionaria comunicó a la dirección de obra la finalización de la construcción. Se acordó, por tanto, el inicio de las actuaciones necesarias para, de conformidad con la cláusula 45.15 del pliego de cláusulas administrativas particulares del contrato, proceder al reconocimiento de la misma, situación en la que nos encontramos actualmente.

De cara a formalizar el acto jurídico de la recepción de las obras, dado el tamaño y complejidad de esta infraestructura, por parte de la dirección de obra se ha planteado la necesidad de elaborar informes de reconocimiento parciales. Este planteamiento ha llevado a elaborar 55 informes parciales sobre la documentación entregada y las pruebas realizadas, disponiéndose ya de un total de 36 informes de los 55 solicitados.

En tercer lugar, y como avancé al inicio de mi comparecencia, me gustaría hacer referencia al cierre del aeropuerto de San Javier para su uso civil, configurando su uso de manera íntegramente para la función militar. De todos es sabido que la apertura del aeropuerto internacional de la Región de Murcia en la localidad de Corvera suponía la presencia de dos aeropuertos comerciales a poco más de 30 kilómetros de distancia. Esta proximidad no tendría por qué ser en principio una condición incompatible con su uso, ya que la finalidad del aeropuerto internacional no es únicamente la de captar la demanda de viajeros con carácter estacional, sino el poder tener un flujo de demanda estable a lo largo del año que asegure su rentabilidad y genere un tejido productivo consolidado más allá del propio sector turístico. Además, una situación de estas características ya se daba dada la proximidad de los aeropuertos de San Javier y Alicante, ambos rentables aunque con volúmenes de pasajeros muy distintos.

Sin embargo, el Gobierno regional ha entendido siempre que se daba una oportunidad inigualable para aunar fuerzas dentro del ámbito geográfico de la región y así conseguir tener una infraestructura de primer nivel que sitúa a nuestra región en la primera línea del sector aeroportuario, cohesionando todo nuestro territorio, vertebrando de una manera definitiva nuestra economía y poniendo al servicio de nuestra sociedad una infraestructura única con efectos multiplicadores en muchos sentidos.

Estamos hablando de realizar una apuesta con una doble dirección. De un lado, mejorar el servicio a nuestros ciudadanos, permitiéndoles disponer de una infraestructura de primer nivel en nuestra región que les permita acceder a los principales destinos internacionales sin necesidad de realizar desplazamientos previos a aeropuertos de otras comunidades Autónomas. Este escenario que acontece en la actualidad, además de las evidentes implicaciones sociales, medioambientales y logísticas que supone, motiva que en muchas ocasiones se acaben usando vías alternativas menos eficientes para las distancias que se pretenden recorrer. Esto constituye un verdadero hándicap para el desarrollo de nuestra economía, más aún en el mundo cada vez más globalizado en el que hoy nos encontramos, donde el tiempo es un valor en sí mismo.

De otro lado, encontramos la necesidad de consolidar los destinos situados en la Región de

Murcia, que, siendo muy competitivos por su calidad y atractivo turísticos, se ven en ocasiones menoscabados frente a otros puntos del Mediterráneo, debido al déficit de infraestructuras que supone el no poder llegar a ellos desde muchos aeropuertos internacionales. Si estamos apostando en nuestra región por el turismo como una de nuestras ventajas competitivas, es incuestionable que debemos hacer esa apuesta a todos los niveles y no en inferioridad de condiciones.

Es por eso que el pasado 17 de noviembre de 2011 el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma firmamos el protocolo que permitirá a Aena y a la concesionaria del nuevo aeropuerto internacional de la Región de Murcia pactar las condiciones para el cierre de San Javier, que pasará a ser utilizado exclusivamente por vuelos militares. Un acuerdo que servirá para establecer las bases del desarrollo de la aviación civil y permitirá compatibilizar la existencia de ambos aeropuertos en un entorno de complementariedad y cooperación y no de competencia.

El documento compromete a ambas partes a promover e impulsar dentro del ámbito de sus respectivas competencias las actuaciones necesarias para la racionalización del tráfico civil, siempre respetando los intereses legítimos de AENA Aeropuertos, como actual operador portuario, y de sus trabajadores en el aeropuerto de San Javier.

El protocolo impulsado desde el consenso de administraciones estableció que el tráfico civil se efectuará a través del aeropuerto internacional de la Región de Murcia, mientras que la base aérea de San Javier se destinará a la aviación militar, manteniendo la posibilidad de que en caso de emergencia se pueda mantener su uso civil.

Ambas instituciones llegamos a este acuerdo por la importancia que la aviación y el transporte aéreo tienen para el desarrollo económico de la región y para atender las necesidades de comunicación de los ciudadanos y empresas, manifestando de esta manera su compromiso tanto en el aeropuerto de San Javier como con sus trabajadores, cuyo mantenimiento de los puestos de trabajo está asegurado.

En estos momentos la sociedad concesionaria y AENA están negociando para lograr un acuerdo. Los temas planteados en esa negociación son de índole empresarial y conciernen a los trabajadores que desarrollan actualmente su trabajo en San Javier, a la valoración de las inversiones realizadas por AENA en San Javier, a la participación o no participación societaria de AENA en la sociedad concesionaria y al tipo de actividad que desarrollará AENA en el aeropuerto internacional de la Región de Murcia. Cuando estén resueltas estas cuestiones se podrá trasladar la operación civil, y a partir de entonces el aeropuerto de San Javier se verá abierto para uso exclusivamente militar de la Academia General del Aire.

Este protocolo nace del principio de acuerdo alcanzado meses antes entre el presidente de la Comunidad y el ministro de Fomento para darle una solución a la necesaria compatibilidad de los dos aeropuertos. San Javier y Corvera no serán competidores ni lucharán por atraer a las compañías aéreas, sino que unirán sus fuerzas para hacer de la Región de Murcia una región importante en el sector aeroportuario, como dije antes, que sea capaz de generar valores añadidos y demanda agregada a multitud de sectores distintos de nuestra economía y aporten prosperidad a nuestra sociedad.

La principal condición de este acuerdo ha sido el mantenimiento de la plantilla del aeropuerto de San Javier, compuesta aproximadamente por 80 trabajadores, así como los compromisos de la empresa pública Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA, con sus trabajadores y sus proveedores, con el fin de que el impacto social sea el menor posible, al margen de la indudable eficiencia de la gestión económica, que sabemos que aportará la gestión y propiedad privada de una concesión muy estudiada y trabajada desde el ámbito de su viabilidad.

Qué duda cabe que el *Know-How* y la experiencia que aportará en la explotación el gestor, líder mundial en el campo de las infraestructuras aeroportuarias, es un valor añadido que sin duda añade una garantía extra a este proyecto.

No me cabe duda de que este acuerdo da más estabilidad a la plantilla de AENA en San Javier, consolidando su situación laboral. Con esta fórmula se cumple una de las pretensiones del Gobierno

regional, que ya intentó años atrás, cuando arrancó el proyecto del aeropuerto internacional, contar con la asociación de AENA para gestionar las instalaciones.

Hay que tener en cuenta que el aeropuerto de San Javier no tiene controladores de AENA sino del Ministerio de Defensa. El aeropuerto ha perdido 700.000 pasajeros en los últimos años, aunque sigue siendo una instalación rentable para AENA, con una veintena de rutas europeas servidas principalmente por compañías de bajo coste y líneas regulares sobre Madrid.

Sin embargo, en esta coyuntura económica, donde es necesario mantener una estructura fuerte, debido a la intensa competencia existente, resulta evidente que la presencia de un punto de salida y destino de mayor envergadura en nuestra región se hace necesaria para crecer y poder explotar todo nuestro potencial turístico.

Como último pilar de exposición expondré la cuarta parte de la estructura que avancé en el inicio de mi comparecencia, consistente en los aspectos relativos a los trámites administrativos y autorizaciones necesarias para la puesta en marcha del nuevo aeropuerto internacional.

Tal y como he subrayado en la segunda parte, dado que la fase de realización de las obras ha concluido, he de señalar que esta fase de obtención de las necesarias autorizaciones aeroportuarias para la navegación es el último trámite pendiente para la puesta en funcionamiento de esta nueva infraestructura.

A continuación procederé a explicar los trámites realizados y la situación de los mismos. Es necesario recordar en este punto que, de conformidad con la documentación contractual, es obligación de la sociedad concesionaria la obtención de todas aquellas autorizaciones y licencias que fueran preceptivas para la apertura del aeropuerto internacional de la Región de Murcia, lo cual no ha sido inconveniente para que desde la Comunidad Autónoma, a través de su Gobierno regional y sus órganos directivos, se haya prestado todo el apoyo institucional de cara a poder agilizarlas al máximo.

Dependiendo de cada uno de los órganos afectados, la situación actual es la siguiente.

Las autorizaciones dependientes del Ministerio de Fomento son: la certificación del aeropuerto por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA); la estructuración del espacio aéreo y aprobación de las maniobras; la prestación de servicios CNS de mantenimiento, sistemas e instalaciones aeroportuarias; la prestación de los servicios ATS, servicio de tránsito aéreo, lo que entenderíamos por la torre de control, y la prestación de servicio AIS, servicio de información aeronáutica.

Certificación del aeropuerto por AESA. El pasado 19 de octubre de 2011 la sociedad concesionaria inició el proceso de certificación, al presentar en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) la preceptiva solicitud acompañada de la documentación necesaria. Esta documentación, que actualmente está siendo analizada por los inspectores y técnicos de dicha agencia consta de dos partes, las normas técnicas de diseño y operación de aeropuertos, y el manual de aeropuertos. AESA y la sociedad concesionaria están coordinadas de manera permanente para la subsanación y complementación de las recomendaciones y sugerencias realizadas. Durante las próximas semanas, personal de AESA realizará in situ las correspondientes inspecciones técnicas.

En cuanto al manual del aeropuerto he de señalar que los técnicos de AESA se encuentran analizando esta documentación, habiendo trasladado una primera valoración a la sociedad concesionaria, en la que indican distintas correcciones, en las que en estos momentos la sociedad concesionaria está trabajando.

La inspección in situ del manual del aeropuerto, documento que describe el funcionamiento y la operatividad real del aeropuerto, se realizará como última fase del proceso de certificación, que coincidirá, entendemos, con las últimas etapas del proceso de autorización para la apertura.

Estructuración del espacio aéreo y aprobación de las maniobras del aeropuerto por AENA. El expediente ha sido enviado ya desde AENA al Estado Mayor del Aire para su análisis y valoración. Posteriormente, este ha de ser elevado a la Comisión Interministerial de Defensa y Fomento, en cuyo seno ha de ser informado y aprobado. Paralelamente, la semana pasada técnicos de AENA visitaron

las instalaciones de cara a la verificación de los sistemas de navegación aérea. No observaron deficiencias significativas y únicamente han solicitado subsanaciones a la documentación presentada.

Por ello, a día de hoy, en lo referente a esta cuestión, no se plantean inconvenientes que impidan la puesta en funcionamiento de la actividad aeroportuaria.

La prestación de servicios CNS, de mantenimiento, sistemas e instalaciones aeroportuarias y prestación de servicios aéreos, servicios ATS, servicios de torre, que he dicho anteriormente. En lo referente a la prestación de estos servicios, la sociedad concesionaria está estudiando si es más viable la presentación de los mismos por parte del personal de AENA, o si resulta más eficiente la realización de esta tarea por parte de una empresa privada certificada en la prestación de estos servicios. A fecha de hoy la empresa certificada para los servicios CNS, mantenimiento, sistemas e instalaciones aeroportuarias es AENA. Hay otras empresas, como Indra, que se están certificando ahora mismo. Esto depende de que AENA esté en condiciones o no de prestarlos, porque lógicamente su personal tiene que reorganizarlo en todos los aeropuertos de España para estas cuestiones. Y análogamente con los servicios de torre, hay ya empresas que están certificadas para dar servicio de torre y entendemos que es decisión de la sociedad concesionaria quién será la empresa encargada de esto.

Prestación de servicio AIS (servicio de información aeronáutica). Actualmente AENA es el único proveedor certificado en España para prestar dicho servicio. La sociedad concesionaria aún no ha cerrado los términos de acuerdo que tienen que existir entre ambos. A través de la Delegación del Gobierno de Murcia se están tramitando la autorización de un recinto aduanero dentro del espacio de aeropuerto; igualmente, la autorización de un puesto fronterizo. Y al margen de otras autorizaciones de menor importancia, me limitaré para no prolongar mi exposición a los siguientes comentarios.

La Dirección General de Aduanas del Ministerio de Economía nos ha confirmado que dicho expediente fue informado favorablemente por los responsables de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria en Murcia, por la Cámara de Comercio y por la Guardia Civil. Esta última realizó una visita a las instalaciones durante la segunda semana de enero, remitiendo su informe favorable a las instalaciones recientemente, quedando únicamente pendiente su remisión, tras la firma del director general de Aviación Civil, al Boletín Oficial del Estado para su publicación.

La autorización de un puesto fronterizo corresponde al Ministerio de Presidencia, previo informe favorable de los ministerios de Interior, Economía y Asuntos Exteriores. Con carácter previo a dicha autorización debe ser emitido un informe favorable, tanto por la Guardia Civil como por el Cuerpo Nacional de Policía. El primero de ellos fue emitido ya favorablemente, y en este momento está pendiente el informe del Cuerpo Nacional de Policía.

Por último, la sociedad concesionaria se ha dirigido a la Delegación del Gobierno de Murcia para impulsar los expedientes relativos a la Agencia Estatal de Meteorología, AEMET, a la seguridad aeroportuaria, dotación de medios y convenio, los puestos de inspección fronterizos y el plan de autoprotección.

Con esto finalizo mi exposición. Espero haber sido capaz de resumir y de dar buena cuenta de todos aquellos aspectos más relevantes de este gran proyecto. Como habrán podido comprobar, se trata de una infraestructura de significativas proporciones, y en consecuencia de esa misma envergadura son sus obras y los complejos trámites administrativos de su puesta en funcionamiento.

No me gustaría por esto terminar mi comparecencia sin citar a los trabajadores, las empresas, los técnicos de la Consejería de Obras Públicas y de otras administraciones, cuyo esfuerzo incansable y compromiso con este proyecto, desde el espíritu de colaboración y solidaridad, han permitido llegar hasta donde hoy estamos, pese a las incontables dificultades económicas y financieras que, como saben ustedes, hoy vivimos en nuestro país.

Entiendo que es en estos tiempos de crisis económica nacional y mundial cuando debemos poner nuestro mayor esfuerzo en conseguir llevar a buen término las políticas anticíclicas iniciadas, propuestas que sean capaces de generar puestos de trabajo que nos ayuden a capear los aprietos del momento presente y que, a su vez, supongan una plataforma de lanzamiento para crearlos de manera

sostenible en el futuro.

Nos encontramos aquí ante una infraestructura que cumple esas dos premisas, amortiguando sin duda los efectos de la crisis en el sector de la construcción en nuestra región y preparando una sólida estructura que nos ayude a estar en primera línea y ser más competitivos en sectores estratégicos como el turismo y los servicios.

Les aseguro que hemos puesto todo el esfuerzo, el mío, el de mi equipo y el de aquellos que nos han precedido, y que así lo seguiremos haciendo hasta que llegue el día en que podamos decir que por fin hemos satisfecho a la región en un anhelo por el que habíamos venido luchando desde hace muchos años.

Señores del grupo Popular, señores del grupo Socialista, señor de Izquierda Unida-Verdes, estoy a su disposición para cuantas preguntas y cuestiones quieran hacerme.

Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias a todos.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor consejero.

Turno general de intervenciones. Por el grupo Socialista, tiene la palabra don Joaquín López.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, señor presidente.

Señorías, señor consejero, bienvenido a la Cámara de nuevo.

Comparece el consejero de Obras Públicas a petición propia y, al mismo tiempo, tras la petición realizada por el grupo parlamentario Socialista y por el grupo Mixto, en una comparecencia acerca del estado del aeropuerto internacional de Corvera, una infraestructura importante de la que precisábamos algunas informaciones que nos ha dado y algunas que intentaremos que nos pueda dar hoy.

Hablábamos recientemente en la Cámara acerca de la infraestructura, y más concretamente acerca de ese posible acuerdo, que ya aparece cercano, entre AENA y Aeromur, y preguntábamos por tanto acerca de ese acuerdo, la posibilidad de que efectivamente San Javier cerrara, qué hacíamos con los empleos, cuál era el número de pasajeros, cuál era el futuro del aeropuerto internacional de Corvera.

Y al grupo parlamentario Socialista fundamentalmente, llegados a este punto de la historia, como decíamos en aquella comparecencia, lo que le preocupaba fundamentalmente era en qué situación iban a quedar los trabajadores del aeropuerto de San Javier, tanto los trabajadores vinculados a AENA como los que de forma indirecta prestan allí sus servicios. Algunos de ellos están aquí, les saludamos y les mostramos apoyo y la voluntad de soluciones por parte del grupo parlamentario Socialista.

Algunas cuestiones se han respondido, señor consejero; otras, en cambio, han quedado en nuestra opinión sin responder, y probablemente en su intervención final podrá aclarárnoslas, si lo tiene a bien, porque son muchos años. Hoy parece que estamos cerca de ver el final pero todavía no hemos llegado. Habrá quien diga que es que no queremos que llegue, ya lo sé, pero no, no, no, esperamos que llegue el final y que el aeropuerto internacional de Corvera funcione y sea una realidad, que los trabajadores queden donde deben de estar, que es trabajando, y que la Región de Murcia se vea beneficiada por esta infraestructura, pero el antecedente nos hace dudar. Esa ha sido siempre la posición del grupo parlamentario Socialista en este sentido, la de apostar por la infraestructura. Nuestra apuesta era de titularidad pública y gestión pública, el Gobierno del Partido Popular optó por la solución que el consejero expresaba “titularidad pública y gestión privada”, pero desde hace once años hemos oído “millones de pasajeros, 20.000 empleos, vuelos...”. Hoy seguimos sin tenerlos y, consejero, las explicaciones iniciales nos parecen insuficientes, al menos en el detalle.

Esta es nuestra postura y no otra. No hemos escuchado, señor consejero, por tanto, yendo a un aspecto fundamental de nuestra preocupación, nada respecto de los trabajadores del aeropuerto de San Javier que no se encuentran vinculados a AENA. Ese es, esperamos, suponemos, un aspecto que estará incluido en el acuerdo que se estará celebrando entre Aeromur y AENA, pero quisiéramos saber cuál es la intervención que tiene la Comunidad Autónoma, la Consejería, al respecto. Pedimos en aquella última comparecencia una garantía del Gobierno regional, puesto que es una concesión, una titularidad pública de responsabilidad del Gobierno regional, velar porque ese acuerdo respete los derechos de esos trabajadores, interés de la Región de Murcia en la infraestructura, sí, pero de muchas familias no quedar en la calle. Le pedíamos esa garantía y queremos saber en qué se implica la Comunidad Autónoma en ese acuerdo entre Aeromur y AENA, porque no es la Comunidad Autónoma un convidado de piedra en esa gestión.

Como decía, apostamos por un aeropuerto civil de mayor envergadura. Dijimos que la titularidad debía ser pública y la gestión también. Se decidió una gestión privada. El grupo parlamentario Socialista incidió en que sobre todo ese aeropuerto no debía costar dinero público a los ciudadanos de la Región de Murcia y ustedes siguen negando ese hecho. Ha costado dinero público, 60 millones de euros y un aval de 200 millones de euros. Y dirán que el aval no le ha costado nada a la Comunidad Autónoma. Hemos puesto un aval, no hemos puesto dinero, y además recibimos una compensación por ese aval, y yo no lo niego, pero la Comunidad Autónoma ha puesto 200 millones de euros en un aval que es un riesgo económico para la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en la situación que vivimos, porque la concesionaria explicó que el mercado no le permitía obtener financiación. La Comunidad Autónoma se tuvo que implicar con su patrimonio sin excluir la posibilidad de responder solidariamente en el caso de que la concesionaria no responda a los pagos. Eso es un riesgo para el patrimonio de los ciudadanos de la Región de Murcia y es una realidad. Por tanto, sí ha costado dinero público y esa es una crítica que volvemos a hacer hoy. Pero, además, lo cierto es que para llegar a la realidad del aeropuerto internacional de Corvera el aeropuerto de San Javier tiene que cerrar, y ahora es algo que parece natural pero esto no es lo que se decía. El aeropuerto de San Javier estaba funcionando y bien. Se habían perdido, ha dicho el consejero, 700.000 pasajeros. Claro, si es que no se ha apostado suficientemente por el aeropuerto de San Javier, pero era una infraestructura que funcionaba y que tiene muchos puestos de trabajo.

Y ahora, y sé que es una crítica que me adelanto porque me las conozco, dirán que los socialistas somos los que no queremos que el aeropuerto vaya hacia adelante y que queremos cerrarlo antes de que abra. Resulta que para que el aeropuerto internacional de Corvera pueda seguir adelante el Gobierno socialista de la nación implicó la voluntad política de llegar a un acuerdo de AENA con Aeromur. ¿Dónde está la voluntad del Partido Socialista en contra de los intereses de la Región de Murcia y en contra de la infraestructura, dónde está? Porque quedó clara esa voluntad de llegar a una negociación entre Aena y Aeromur, a pesar, y este es un extremo que nos gustaría que aclarara, consejero, de que no sabemos qué va a ocurrir con las inversiones que se realizaron, que se han realizado en el aeropuerto de San Javier, en donde AENA ha invertido dinero, que sigue invirtiéndolo, qué va a ocurrir con ese dinero, cómo vamos a llegar a un acuerdo con esas infraestructuras que se ampliaban en el aeropuerto de San Javier, a pesar de que nadie advertía que Corvera tenía que cerrar.

Tampoco hemos escuchado nada, consejero, respecto de una fecha concreta. Ha afirmado que no se ha producido la recepción de las obras, he entendido que en enero habían finalizado las mismas pero no hemos escuchado una fecha aproximada en la cual el consejero pueda entender que el aeropuerto puede iniciar su andadura, y son muchos los condicionantes que hemos escuchado que quedan pendientes..., autorizaciones, el propio acuerdo entre AENA y Aeromur, que el consejero ha expresado todos los condicionantes que tiene y que no son pocos, y, como le decía, quería saber, queríamos saber, cuál es la implicación que va a mantener la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia al Gobierno regional en esa negociación.

No me voy a extender mucho más, señor consejero, no quiero terminar sin decir, sin reiterar que

nos gustaría escuchar al grupo parlamentario Socialista cuál es la posición del Gobierno regional respecto de los trabajadores del aeropuerto de San Javier que no están vinculados a AENA y que están preocupados por su futuro. Le pido, por tanto, que se ponga en la piel de esas personas, de esas familias, de las empresas, y nos exprese con más claridad y con detalle qué va a ocurrir con ellos, con esos trabajadores, un mayor detalle respecto del funcionamiento del aeropuerto internacional de Corvera, y le seguimos expresando nuestra posición favorable a que esa estructura termine definitivamente sin más improvisaciones, insistiendo en que no nos cueste ni un duro más público y, ojala, que ese aeropuerto funcione y traiga riqueza y empleo a la región.

Muchas gracias, señor consejero.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor López.

Señor Pujante.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Buenas tardes, señor consejero.

Creo que usted ya conoce, al igual que el resto de sus señorías, la posición que Izquierda Unida-Verdes tiene con respecto a la infraestructura de la que aquí esta tarde se está hablando, el aeropuerto internacional de Corvera. Estamos hablando de una infraestructura que en sus orígenes tiene un carácter netamente privado, tanto en la construcción como en la gestión, prevista –quiero recordar– para el 1 de julio del año 2010. Estamos en febrero del año 2012, con lo cual el plazo que inicialmente se había planteado está claro que se ha incumplido de forma evidente.

Por otra parte, queda claro también la divergencia de intereses que se ha planteado tradicionalmente entre lo que es la iniciativa privada, lo que es la pretensión del Gobierno de la Región de Murcia, que ha sido coincidente con la iniciativa privada, y la posición desde el mantenimiento de la infraestructura pública que ha mantenido el Gobierno de la nación, tanto cuando gobernaba, antaño, el Partido Popular cuando, posteriormente, gobernaba el Partido Socialista. Ha habido una evidente colisión de intereses entre lo que pretendía el Gobierno de la Región de Murcia y lo que pretendía el Gobierno de la nación, independientemente de que quien gobernase fuese el Partido Popular o el PSOE.

Ahora nos encontramos con una paradoja, una paradoja que quizá pueda constituir un hecho singular en los manuales de economía: una infraestructura privada en la que se pretende llevar a cabo una gestión de carácter público. Algo insólito, cuando en verdad lo que se ha defendido siempre desde las posiciones y tesis liberales es lo contrario, que construya la Administración pública y la gestión se hace de forma privada, porque quienes mejor gestionan son aquellos que conocen el sector privado. Aquí se da la paradoja contraria o se puede dar, hipotéticamente, la paradoja contraria, una infraestructura de carácter privado con una gestión que se pretende de naturaleza o de carácter público.

Evidentemente, desde el principio la iniciativa privada como tal no quería bajo ningún concepto que el aeropuerto de San Javier, que comparte el uso militar y el uso civil comercial, tuviese vigencia. Es decir, la competencia no interesaba, no interesa, la competencia no es aquí grata, no es bienvenida la competencia. ¡Viva la iniciativa privada!, ¡viva el libre comercio!, ¡viva la competencia! Eso sí, cuando la competencia puede arruinar mi negocio, lo mejor que uno puede hacer es, naturalmente, eliminar la competencia, cosa que en definitiva es lo que aquí se ha pretendido.

Pero aquí se ha usado, señor consejero, dinero público, aquí se ha hecho una inversión multimillonaria en el aeropuerto de San Javier, ha habido una ampliación del aeropuerto de San Javier considerable, una ampliación y también una serie de mejoras que están orientadas y están enfocadas

claramente a potenciar el uso civil, el uso comercial del aeropuerto. No son ampliaciones ni reformas las que se han llevado a cabo pensando en la vertiente militar, sino en la vertiente comercial y en la vertiente civil, aproximadamente en torno a 67 millones de euros. ¿Quién va a pagar esos 67 millones de euros que todos los contribuyentes han pagado? Es dinero público que ha pagado AENA. Se ha hablado en el proceso de negociación entre AENA y Aeromur, en el que también ha intervenido la Comunidad Autónoma en dicho proceso, el señor Valcárcel también ha intervenido en ese proceso de negociación (ya veremos el papel que ha jugado en defensa del interés público el señor Valcárcel), con el fin de ver cómo se compensa a AENA por el traslado, el cierre del uso civil y comercial, y cómo se compensa por el traslado en definitiva del uso comercial al nuevo aeropuerto de Corvera, y hete aquí que con buen criterio AENA, en defensa del interés público, dice que al menos en torno a 70 millones de euros será lo que tendrá que compensar Aeromur a AENA por la inversión realizada en el aeropuerto de San Javier y por la desinstalación en definitiva o desubicación de la gestión que estaba realizando, y la sorpresa llega cuando el señor Valcárcel, en lugar de salir en defensa del interés público, en lugar de defender los intereses de AENA, en lugar de defender los intereses del contribuyente, hace unas declaraciones en defensa del interés privado. ¡Un gestor público en defensa del sector privado!, y dice que es excesiva la cantidad que reclama AENA a Aeromur en compensación. Resulta sorprendente, parece más que el representante de la voluntad popular el representante de unos intereses privados, de una empresa privada, y eso en modo alguno es de recibo, aquí lo que ha de primar por encima de todo es el interés público y no va la vertiente o la situación en ese sentido.

Pero veamos el sentido que tiene esta infraestructura aeroportuaria. Izquierda Unida-Verdes siempre se ha manifestado en contra de esta infraestructura, siempre la hemos considerado innecesaria, la hemos considerado un gasto y un dispendio que forma parte de la locura y del despilfarro que se ha cometido en este país en infraestructuras: AVES que tienen llegadas a puntos en los que prácticamente no hay pasajeros, como el de Madrid-Toledo; aeropuertos a lo largo y ancho de este país deficitarios, concretamente, de los 49 aeropuertos gestionados por AENA, 37 deficitarios, el único aeropuerto privado, el de Ciudad Real, totalmente deficitario y cerrado, hubo un intento de reactivación por parte de la mafia peruana para descargar cargamento de droga, y felizmente la policía desactivó esa operación.

El de Castellón, para qué hablar de la historia del de Castellón y de las tropelías inmensas que se han cometido en el de Castellón. Pero aeropuertos vinculados a actividades turísticas y con la pretensión precisamente de potenciar el turismo, en este caso de montaña, de nieve, como el de Huesca, otros aeropuertos como el de Burgos, el de Badajoz, el de Ciudad Real, el de Albacete, el de Lleida o el de Reus, deficitarios, algunos clausurados, cerrados.

¿Sabe usted, señor consejero, que tenemos el doble de aeródromos en España que en Alemania, teniendo la mitad de población que Alemania? ¿Es eso sensato? ¿Tiene sentido que tengamos el doble de aeropuertos? ¿Tiene sentido que construyamos un aeropuerto cuando teníamos otro tan cerca como el de San Javier, a 30 kilómetros, otro, como es el aeropuerto del Altet, que lo más sensato, lo más racional hubiese sido potenciar el transporte público, un tren lanzadera, por ejemplo, facilitar el transporte y la conexión directa e inmediata con el aeropuerto del Altet. Eso hubiese sido lo sensato, potenciar el aeropuerto de San Javier, que ya había mejorado, incluso había una compatibilización de horario en el uso... La demagogia no, la demagogia la hace precisamente quien ha defendido infraestructuras que han sido deficitarias y han demostrado totalmente su obsolescencia, como la autopista de peaje Cartagena-Vera, también pensada dentro de esa idea de infraestructuras o de macroinfraestructuras que iban a reactivar la economía de la Región de Murcia, que iban a convertir a la Región de Murcia poco más o menos que en la nueva California de Europa.

Y nos encontramos con que esa infraestructura, que también criticamos y denunciábamos en su momento, la autopista de peaje Cartagena-Vera, es totalmente deficitaria, y tiene que acudir el Gobierno de la nación en ayuda, a sacar las castañas del fuego a la empresa Aucosta, porque no

pueden rentabilizar la autopista de peaje Cartagena-Vera.

Teníamos razón cuando decíamos que era una infraestructura totalmente absurda, y las pruebas están ahí, a las pruebas y a los hechos me remito.

El aeropuerto de San Javier cumplía una función positiva. Era, efectivamente, como se ha dicho, una infraestructura que generaba beneficios -tenemos además el aeropuerto del Altet-, una mejora en la comunicación hubiese satisfecho, en definitiva, las necesidades que tiene la Región de Murcia, con una mejora, repito, de las propias infraestructuras.

Hay una cifra mágica que emplea el señor Valcárcel, que utiliza el Partido Popular sistemáticamente, y eso no es demagogia, señorías, eso es una realidad como la copa de un pino, y cada cual puede acudir a las hemerotecas: “se van a generar 20.000 puestos de trabajo”. Veinte mil es la cifra mágica: la Páramount, 20.000 puestos de trabajo; el aeropuerto, 20.000 puestos de trabajo; y cualquier otra ocurrencia, pues tendremos la cifra redonda de los 20.000 puestos de trabajo. Bueno, ahora veremos a ver en qué queda eso de los puestos de trabajo. Porque si finalmente se llega a un acuerdo, que nosotros deseamos que se llegue a un acuerdo, de tal manera que se garanticen los puestos de trabajo directos e indirectos que genera actualmente el aeropuerto de San Javier, no estamos hablando de 20.000 puestos de trabajo, estamos hablando de menos. Y si además nos encontramos con la circunstancia de que entonces se habló de unos cursos, que imagino que se habrán hecho esos cursos, ¿no?, de formación, para trabajar en el futuro aeropuerto, ¿qué va a pasar con esas personas que se formaron, que se prepararon para trabajar en ese futuro aeropuerto, si finalmente se llega a un acuerdo? Habrá que decirles que, en fin, que las circunstancias han cambiado y que agradecidos por el curso y por el esfuerzo en la formación, pero que no tienen absolutamente nada que hacer. Ese es otro de los fiascos a los que inevitablemente nos vamos a tener que enfrentar, aparte del perjuicio a San Javier y a todo el entorno de San Javier, que también, evidentemente, se va a ver afectado económicamente.

Señor consejero, no sé si también ha contemplado, imagino que en una infraestructura de esta naturaleza hay que contemplar también muchos otros aspectos, como la situación concreta del turismo en la Región de Murcia. El último informe del Gobierno sobre el turismo en España, año 2011, indica que se ha producido un incremento de turistas que, con mucha cautela y hábilmente, el representante del Gobierno atribuía a la circunstancia coyuntural de las movilizaciones que se produjeron en el norte de África, que disuadieron a muchos europeos, fundamentalmente de ir de vacaciones al norte de África, a Túnez, a Egipto y a otros países, y por tanto cabía esperar en el futuro una situación más complicada en lo que se refiere al turismo, de alguna forma poniéndose ya la venda antes de la herida. Pero, fíjese, qué curioso que crece el turismo en toda España, pero en la Región de Murcia no crece, disminuye el turismo en la Región de Murcia en el año 2011. Mereció una crónica escasa por parte de algunos medios de comunicación, pero es una realidad evidente. Nos encontramos por tanto en una situación, con un contexto y una coyuntura internacional que no propicia precisamente el que el turismo se vaya a incrementar. Y, por otra parte, no es tanto la infraestructura lo que garantiza que puedan venir aquí más turistas sino la preservación y la oferta, en definitiva, de calidad del espacio al que se pretende que acudan los turistas. No el hecho de que haya una infraestructura, sino la razón por la cual han de venir: unas playas que no estén degradadas, que no estén contaminadas, que no haya una saturación poblacional, una saturación de inmuebles, las condiciones de vida, calidad, etcétera, etcétera. En fin, no voy a hacer mención, pero hay toda una serie de razones por las cuales un turista acude a un sitio, y esas condiciones se han deteriorado en la Región de Murcia de forma considerable en los últimos años, como consecuencia de esa apuesta del mal llamado turismo residencial, cuando por lo que hay que apostar precisamente es por instalaciones hoteleras, que son las que realmente generan beneficio económico desde el punto de vista del turismo, no tanto ese mal llamado turismo residencial.

La pregunta queda clara, señor consejero, ¿quién paga la inversión que todos los ciudadanos han realizado en el aeropuerto de San Javier, con la ampliación, si finalmente se produce el traslado de

AENA al aeropuerto internacional de Corvera? Esos setenta millones de euros, ¿quién los va a pagar? Yo creo que esa cuestión es fundamental. Es dinero público y naturalmente no estamos para despilfarrar ese dinero público.

¿Qué va a pasar con los puestos de trabajo directos e indirectos? ¿Qué va a ocurrir con los puestos de trabajo directos e indirectos? ¿Cómo se va a compensar lo que supone de afectación de los trabajadores indirectos? Estamos hablando, por ejemplo, de los taxistas que trabajan, que operan en San Javier. ¿Qué va a pasar con los comercios, instalaciones hoteleras del entorno de San Javier, cómo se les va a compensar con ese traslado? ¿En qué situación concreta actualmente se encuentra la negociación con AENA? Y, señor consejero, ¿cómo se va a resolver el problema de espacio aéreo militar Romeo 63? ¿Cómo se va a resolver técnicamente ese problema? Un problema que no sólo afecta al aeropuerto de San Javier. Hay que recordar que hay otra instalación militar cercana, la Academia General Militar del Aire en Alcantarilla, y también hay una afectación evidente. ¿Cómo se va a resolver ese problema de compatibilización? Si es que se puede resolver. Tal vez tenga solución, pero en principio todos conocemos la problemática que se ha planteado en este sentido.

Y una pregunta, en fin, esta es ya es..., supongo que sí, parto de la suposición de que efectivamente la respuesta va a ser afirmativa, pero en cualquier caso me gustaría conocerla de su propia intervención. La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia concedió un aval de 200 millones de euros a la empresa Aeromur. En alguna ocasión, erróneamente, he dicho yo públicamente, y me corrijo aquí, aprovecho esta ocasión para corregirme, 300 millones; 300 millones es el límite que tiene el Instituto de Fomento en la concesión de avales, de los cuales algo más de 200 millones de euros fue lo que se concedió como aval a la empresa Aeromur. En las condiciones de concesión del aval se estipulaba que la Comunidad Autónoma cobraría en concepto de comisión el 1% de esos 200 millones de euros, que son aproximadamente unos dos millones de euros. ¿Los ha cobrado la Comunidad Autónoma esos 2 millones de euros en concepto de comisión? Yo confío y espero que sea que sí, que se hayan cobrado, pero me gustaría que esa afirmación se hiciera por su parte.

Vuelvo nuevamente a reiterar mi posición contraria a cómo se ha llevado el planteamiento, la propuesta política por parte del Gobierno de la Región de Murcia. Vuelvo nuevamente a manifestar nuestra defensa de la racionalidad, del sentido común, de la austeridad a la que tanto se hace referencia ahora; la austeridad, el sentido común, la racionalidad en defensa del aeropuerto de San Javier. Le recuerdo, además, que también ha habido otra ampliación significativa en el aeropuerto del Altet, una inversión de alrededor de 600 millones de euros, que es una inversión significativa, y por tanto vamos a tener ahí una infraestructura muy importante que ahora se va a convertir naturalmente en competidora, una competidora de relevancia frente al nuevo aeropuerto, y creemos, en definitiva, que hubiese sido más sensato haber hecho otro planteamiento.

Tenemos miedo. Confío en que, efectivamente, al final las cosas no salgan mal, más que nada pensando en que la Región de Murcia, o la Comunidad Autónoma, todos sus ciudadanos con sus impuestos han avalado esta aventura del Partido Popular, y esperemos que no se convierta en la versión aérea de la autopista de peaje Cartagena-Vera. Esperemos que no sea así, porque si no los ciudadanos de la Región de Murcia tendrán que asumir ese difícil coste.

Nada más y muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor Pujante.

Por el grupo Popular, tiene la palabra el señor Guillamón.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ:

Con permiso, presidente.

En primer lugar, darle las gracias al señor consejero por su magnífica exposición clara: antecedentes, trámites y cuestiones que quedan pendientes.

Yo debería empezar mi intervención diciendo ¡viva la iniciativa privada! -lo digo para que quede claro- y ¡viva la gestión privada! Y luego, además, le diré una cosa, usted es especialista en carriles-bici y no en aeropuertos, por lo que le he oído, señor Pujante. Con el carril-bici, evidentemente, se va a traer el turismo que hemos perdido en el año 2011, y no con esta estructura, que usted, en alguna infraestructura, en su momento dijo que era megalómana. Bueno, megalómanas sólo son las pirámides de Egipto. Lo que tiene una función pública será más o menos rentable, pero tiene todo menos de pirámide de Egipto.

Por cierto, no ha hablado usted de la sostenibilidad, de la que siempre habla, el medio ambiente. Porque usted dijo en su día que no era sostenible. Es decir, usted ha comparado 2.000 puestos de trabajo con la dignificación del camachuelo trompetero. No ha dicho eso hoy.

Pero voy a pasar con el Partido Socialista, al cual debo decirle que me alegro de su posición, porque ha habido momentos en que, en efecto, da la sensación de que la oposición se alegra de que las cosas no salgan. No es el caso de ahora. El señor López lo ha dicho claramente: se alegra perfectamente de que el aeropuerto llegue a buen fin. Y por una razón evidente: da lo mismo que sea este verano o el verano siguiente, teniendo en cuenta que esto es una obra del Gobierno murciano, y el Gobierno murciano del Partido Popular empieza en una época, pero antes hubo otro Gobierno que era del Partido Socialista. En el año 1984 se redacta el primer plan director del aeropuerto, para evitar las molestias que pueda ocasionar la gestión de un aeropuerto privado con un aeropuerto militar, que ese es el problema.

Por cierto, si usted ve problemas, señor Pujante, de compatibilización de la situación Romeo 66, de un aeropuerto que está a 30 kilómetros del otro, imagínese lo que es compatibilizar los vuelos civiles y militares en el mismo aeropuerto. Esa es una de las razones por las cuales se ha decidido hacer un aeropuerto internacional en la Región de Murcia.

Yo de todas maneras le diría al señor López, al Partido Socialista, que no estamos en una situación de incertidumbre, estamos en una situación de riesgo. Siempre hay un riesgo para cualquier tipo de inversión. Una inversión que por ser privada nos resulta absolutamente gratis, lo voy a decir claro. Ese es el titular, el aeropuerto nos sale gratis a los murcianos. Bien es cierto que hemos completado las infraestructuras del aeropuerto con llevar los servicios, llevar la electricidad, hacer unas carreteras y hacer una serie de expropiaciones, y le digo que la cifra de los 60 millones de euros se aproxima mucho a la realidad.

De todas maneras, le voy a decir una cosa, nosotros hemos tenido en el año 2007 2 millones de pasajeros. Si hemos perdido los pasajeros, no se engañe nadie, ha sido por la crisis. Es decir, las previsiones que había, si esto no hubiese sido una crisis, por cierto, una crisis que se instala en el 2008 en todo el mundo menos en España, según el anterior presidente del Gobierno, que dijo que no había crisis y que los que decíamos que había crisis estábamos cooperando al follón en España y no hacíamos ningún favor, pero había crisis. Es la crisis la que ha hecho modificar todas las historias, es la crisis la que hace que el aeropuerto no se haya inaugurado a finales del año 2010 y se tenga que inaugurar este verano o a finales de año.

Ahora resulta que el secretario general del partido en un momento dijo que la solución era llamar al aeropuerto del Altet “aeropuerto de Alicante y Murcia”, una idea que no beneficiaba en absoluto... Veo que el Partido Socialista, correctamente, ha renunciado a esta aspiración, pero sorprendentemente el representante del grupo Mixto, Izquierda Unida-Verdes, se ha apuntado ahora a hacer ahí... Podríamos hacer también un carril-bici y traer el turismo desde Alicante por esos carriles-bici que usted solicita constantemente, y me parece muy bien, pero no es esto, no es esto, como dijera Ortega y Gasset..., no sé si me acuerdo.

Bueno, a veces pasa lo siguiente... Yo soy muy mayor, es probable que nadie sepa..., cuando yo digo Mangriñán probablemente el único que lo reconozca sea mi compañero Castañol, quizá.

Mangriñán era un jugador que jugaba en el Valencia, y cuando vino Di Stéfano, que sí lo conocerán, Di Stéfano jugaba muy bien y entonces pusieron a Mangriñán de secante, Milton Ribeiro también, que lo reconocerá Ruiz Vivo, y se dedicaba solo a destruir. Anuló a Di Stéfano, cierto, en aquel partido, pero el partido lo ganó el Madrid. Es decir, que a veces el destruir no trae buenos resultados.

Mire, se lo voy a decir claro, fíjese, no es de buena persona, no es de buen murciano, no es de buen político, señor Pujante, querer comparar el aeropuerto de Ciudad Real con el aeropuerto de Murcia. Tome nota, que lo digo textualmente lo que es. ¡Vamos, un aeropuerto que en el año 2007 estaba por encima del nivel de Santiago de Compostela! ¿Qué tendrá que ver con ese disparate de Ciudad Real, con el no menos disparate de Castellón, etcétera? Pero no lo vuelva a decir porque es absolutamente falso, no le hace usted ningún favor a la región, igual que no se lo ha hecho, y aprovecho la oportunidad ahora que me viene a la cabeza, su participación en determinado reportaje de la cadena... ¿cómo se llama?, la Sexta, en donde el titular era “La mafia rusa se hace cargo de la Paramount en Murcia”. ¡Pero qué disparate! Y usted lo suscribe. No es usted buen murciano, no es compatible su actividad política con la bondad de los murcianos, no es compatible. ¿Cómo puede decir esa barbaridad?, “la mafia rusa”. Parece mentira. Aquí somos serios, aquí vamos a construir, aunque entiendo que la oposición en un momento determinado quiera mejorar las cosas, pero hacer oposición para empeorar las cosas... Usted dijo que esto era el Titanic, que el aeropuerto de Murcia era el Titanic y que se iba a hundir. “El tiempo dará y quitará la razón”, dijo usted. O sea, que está deseando que esto fracase... ¡Hombre, por Dios! Vamos a ser... Estamos aquí al servicio del ciudadano, estamos sacrificándonos y queremos servir a Murcia, eso es lo que queremos hacer, no vamos a hacer política de salón.

“Y viva la participación privada”. Mire, la participación privada es la que va a resolver este problema. Sí, son 250 millones. ¿Qué pasa, hay un riesgo? Claro que hay un riesgo, en todo hay un riesgo, en cualquier inversión puede haber un riesgo. Imagínese que Sacyr Vallehermoso, que es una empresa de las peores calificadas de España, que no tiene ningún prestigio, dice “ahora me voy y no lo hago”. Pues va a perder del orden de 50 o 60 millones de pesetas, que sería, en todo caso, si el aeropuerto va a valer 250, pues si tuviéramos que ejecutar el aval nos iba a salir por 200, con lo cual estamos todavía en tiempos de rebajas, nos rebajarían un 25%.

La exposición del consejero ha sido clara, limpia, imparcial, acerca de uno de los grandes logros del Gobierno... ¿Pero desde cuándo desde Alicante, señora Retegui? Alicante nos ganó la mano en los años cincuenta, porque la Diputación Provincial, por si no lo saben los que son jóvenes, yo lamentablemente estoy herido por la vejez y puedo conocer sucesos de antaño, pues en los años cincuenta la Diputación organizó la compra de una serie de terrenos en Alcantarilla, en la base, en el aeródromo de Alcantarilla, pero luego, como sabemos cómo somos los murcianos, estuvimos dándole vueltas. Llegó Alicante, nos ganó por la mano una vez más, e hizo un aeropuerto fenomenal, un aeropuerto que ha merecido 600 millones de euros, como dice acertadamente en este caso el señor Pujante, y es un aeropuerto internacional que tiene nueve, diez, doce... no sé, ahora no recuerdo las cifras, pero de ese orden de pasajeros, y nosotros nos quedamos aquí viéndolas venir. Claro, esto había que arreglarlo, y el Partido Socialista en el Gobierno a la sazón en el año 1984 dijo: ¿oiga, cómo podemos nosotros dinamizar el turismo? No olviden ustedes que el sector servicios de la Región de Murcia prácticamente tiene el 60%, el 65%, más que el agua, más que la construcción, el sesenta y tantos por ciento, el turismo va dentro ahí. Entonces, claro, ese Gobierno, que era del Partido Socialista en ese momento, dice “nosotros no podemos tener un aeropuerto donde el Romeo 66 o el Romeo 80 nos vaya dando un poco de incomodidad para gestionar lo que son vuelos civiles y vuelos militares”, y entonces se hizo el plan director. Yo fui el que dirigí el plan director del año 84, y salía precisamente Corvera, por orden directa del señor Fuentes Zorita y más arriba del señor consejero a la sazón, que era Juan José Parrilla. Por lo tanto, esto no es obra del Partido Popular, no es obra de la derecha, es obra de los murcianos, y oponerse a eso solo merece el castigo y el infierno de papel para aquellos que se enfrentan a esta cuestión, y además se van a la Sexta a decir los

disparates de la mafia, que eso, se lo voy a decir, señoría, creo que es de lo más grave que he oído, y no se lo voy a perdonar a menos que nos pida disculpas, pero no a mi grupo, a los murcianos.

“Viva la participación privada”. Pero si no fuera por la participación privada, ¿dónde íbamos a ir? Pero tanto centralismo... ¡Pues claro que sí! Pero, vamos a ver, si hay que hacerle un monumento a los empresarios, ¡si los empresarios son los que se acuestan por la noche con doscientas familias pendientes de ellos, y duermen..., es increíble! Yo, cuando un hijo mío se examinaba de selectividad me tiré dos noches sin dormir por si aprobaba o no, y mi cuñado dormía espléndidamente y tenía doscientos señores empleados en su fábrica. Es decir, a la iniciativa privada no hay que decirle nada.

Miren, los 70 millones que dice usted que efectivamente reclama AENA, la Comunidad Autónoma no es que se haya puesto en contra, el señor Valcárcel, Dios le libre, lo mataríamos, ¿verdad?, lo quitaríamos de presidente si hubiese actuado como usted dice, es decir, en contra de los intereses murcianos y a favor de una determinada empresa privada. No señor, el señor Valcárcel lo que ha intentado es mediar entre AENA y Aeromur. ¿Con qué sentido? Pues para que se pongan de acuerdo, porque la historia es que AENA debe formar parte del accionariado de Aeromur, y esta es la cuestión. El hecho de decir “oye, pues mira, no le pidas demasiado”, es mejorar, ¿no? Eso lo hemos hecho todos. Eso es una gestión, no es una locura, es una obra estupenda, no es el Titanic, y yo le digo que se sumen ustedes a la postura del Partido Socialista. El Partido Socialista, bueno, siempre también ha estado en que si esto, que si lo otro, que si los trabajadores, las expropiaciones, el aval, el plazo... Pues, mire, el plazo ya le digo, desde el año 84, si perdemos un año aquí no pasa nada. En cuanto a las expropiaciones hay una cuestión, ¿eh?, es cierto que la empresa privada aprieta más que la Administración, eso lo sabemos todos, la empresa privada se juega el dinero más directamente que la Administración, es cierto, y está apretando mucho, y está ofreciendo menos de lo que se ha ofrecido, efectivamente, por parte de la Administración en esas obras complementarias que ha citado el señor López, ¿verdad? Pero hay que tener en cuenta una cosa -pueden pedírselo al consejero y lo dirá-, ha habido más de 100 requerimientos, notificaciones de la junta de arbitraje de la expropiación, diciendo que nosotros nos hemos pasado en bondad, 100 expedientes, señora Retegui, 100. Señor Guijarro, ¿100 expedientes? Más o menos. Pero, bueno, yo me creo más al señor director general que a usted, y a usted le tengo aprecio, pero no tengo más remedio en estos momentos que decir que no. He de decir que se ha pasado un poco. Entonces, vamos a ver, si unos ofrecen 2 y los otros han pagado 5, pues a lo mejor si pagan 4, vamos a apretarles.

Estoy seguro de que el consejero, en función de la defensa de los intereses de los murcianos, apretará un poco a la iniciativa privada, que tiene la pretensión de hacer la concesión de este aeropuerto, que va a ser un aeropuerto privado, de gestión privada, aeropuerto privado de gestión privada, lo que pasa es que al cabo de cuarenta años ya veremos lo que ocurre, porque la propiedad vendrá a nosotros. Bien.

Y con respecto a los empleos y al trabajo, sí, sí, este es un tema que nos agobia, agobia al Partido Popular también, le agobia mucho, porque efectivamente, fíjese, imagínense que yo soy un vendedor alfarero en Puerto Lumbreras. Es verdad, podría haber sido, no lo soy pero me hubiese gustado, me hacía ilusión. Entonces resulta que el Ministerio organiza una gran variante en Puerto Lumbreras y en Purullena, que es una ciudad alfarera, pero sin embargo el Ministerio en su día no pudo trasladar a todos los alfareros a pie de la autovía. ¿Qué pasa? Estamos sacrificando el interés de unos pocos en función de una mayoría. Pues bien, las gestiones que se hacen ahora son clarísimas, es decir, hay un compromiso firme y le han dado la palabra al señor consejero y a Aeromur lo mismo de que van a pasar los 80... o los que sean, 70 u 80 empleados de San Javier de AENA en bloque todos al aeropuerto nuevo, al aeropuerto internacional, y además el aeropuerto internacional tiene ya preparada una serie de exámenes, tests, oposiciones y tal, y ha seleccionado a unos señores. Bien, a ustedes les preocupan las empresas accesorias, pero yo le voy a encargar en este momento al señor Pujante, que lo veo bastante dispuesto, a que hable con Jesús Brizuela Martínez, que es el halconero del aeropuerto de San Javier, podría usted hablar también con la Confederación Hidrográfica del Segura,

que también hace trabajos allí, y con Insecticidas Quipons, con Morfacón, con Clipresal, que hace la asistencia sanitaria, con los multiservicios aeroportuarios (MASA), servicio de atención a pasajeros de movilidad reducida, con Codimel, con Zambú, con Aguasan... Hombre, lo ideal sería que se fueran todos para allá, pero me imagino que en una gestión dirán “oye, pues si es más barato...”, pues lo mismo que la gestión del aeropuerto, efectivamente, en estos momentos AENA es especializada, pero ha dicho el consejero que la propia Aeromur está gestionando a ver si puede certificarse para que ella pueda hacer determinados servicios de gestión de vuelos, en el lado aire, en tierra, la torre, etcétera. Con Aquagest también, Iberdrola, está Solred y La Hita (La Hita es una estación de aquí), Halcón Viajes, etcétera. O sea, que la verdad es que lo ideal sería que todos estos se fueran allí, y los taxistas, claro, los taxistas se van a encabro... perdón, se van a enfadar, porque ya saben cómo son los taxistas, “si esto es San Javier, somos los de San Javier”, ahora al estar en el término de Murcia serán los de Murcia, entonces ya vendrán los de Elche, se enfangarán...

Bueno, vamos a ver, ya para terminar, estamos con certificaciones aeroportuarias, con normas de operación, manual del aeropuerto, estructuración del lado aire, la comisión Defensa-Fomento, con AESA, con AENA, Aduanas, Fronteras... Estamos en el tramo final, esto es como cuando uno hace una casa, la estructura, la pinta, tal y cual, y luego al final dice: “voy a poner las luces y voy a poner la cocina”. Y llega la mujer: “y la lavadora”.

Por cierto, el otro día...

SRA. GARCÍA RETEGUI:

¿Cómo la mujer y la lavadora?

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ:

Sí, no, el otro día -es un chiste machista malísimo- me dice mi mujer: pon la lavadora tú. Y digo: no sé. Y entonces me dice un amigo: pues si a mí me lo dice, digo “¿dónde está la lavadora?”. O sea, para que veas como queda todavía el machismo antiguo.

Bueno, entonces, como estamos vamos fuera del apocalipsis de Pujante, el tiempo dará y quitará la razón, le quitará la razón a usted, nos dará la razón a nosotros, porque estamos pendientes de solucionar un pro..., de acompañar el turismo... La Región de Murcia no puede seguir sin un aeropuerto de esta cantidad, no puede seguir. Nosotros vamos a tener probablemente cuando la crisis remonte, que yo espero que remonte en un año o dos como máximo, seguro que vamos a pasar de los 2 millones de pasajeros, que no tiene nada que ver con los 40.000, máximo, que tenía Ciudad Real, Castellón o Lérida. Y en ese momento vamos a sacarle partido al turismo, Si el turismo es lo que tenemos, ¿no?

Luego, el señor Sebastián y ya termino- cuando era jefe de la Oficina Económica del Gobierno anterior vino a Murcia, era cuando estaban todos ustedes “que si el ladrillo, que si el ladrillo, que si el tren de la bruja, etcétera”, y dijo que lo que tenía que hacer en la región eran casas, porque en unos años ya habría 70 millones de chinos millonarios que vinieran aquí.

Yo creo que la cuestión de hotel está muy bien, el equipamiento hotelero es muy interesante, pero el residencial también. Mire, si no fuera por la crisis y si no fuera por ciertas manifestaciones que han hecho daño, lo voy a decir claramente, que si el ladrillo, que si era todo fatal... y que nos han quitado clientes de fuera, probablemente si ustedes van por alguno de los resorts, lamentablemente hay muchas casas vacías, pero usted va para allá y como no sepa inglés no se aclara, está lleno de guiris, está lleno de gente..., ¿por qué?, porque vienen a vivir aquí, porque un inglés tiene 3.000 euros de pensión, y con esos 3.000 euros y con el nivel de vida que hay allí y que hay aquí es como si fueran 4.000, y entonces se vienen a vivir aquí. Porque, fijaos, que es interesante, el frío que estamos pasando, y aquí no pasamos nada de frío. Una temperatura, un clima... es una región

extraordinaria y por eso vienen para acá.

Tenemos que apoyar el turismo y lo que tenemos que hacer es trabajar todos en la misma dirección, y que la crítica sea constructiva, que sea para mejorar, no para ponerle..., ¿cómo se llama?, cañicas en los radios de la bicicleta.

Muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor Guillamón.

Señor consejero, es su turno de contestación a los grupos parlamentarios.

SR. SEVILLA RECIO (CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO):

Muchas gracias, señor presidente. Espero ser muy breve.

Bueno, lo primero muchas gracias al señor Guillamón, al señor López y al señor Pujante, y voy a intentar resolver o aclarar cuestiones y posiciones del Gobierno respecto a los temas que ustedes han comentado.

Lo primero decir que se crea inicialmente una sociedad denominada Aeromur. Cuando se adjudica el contrato en esa adjudicación a la concesión se pide que se cree una sociedad concesionaria, y la sociedad concesionaria ahora mismo, quien tiene toda la concesión, valga la redundancia, es la sociedad concesionaria Aeropuerto de Murcia Sociedad Anónima, ya no es la primitiva Aeromur sino que es esta nueva sociedad la que lleva todo el peso de la actividad y el peso de la concesión, porque así estaba previsto y organizado desde el principio.

Vamos a ver, yo sí creo, señor López, en la apuesta del Partido Socialista por esta cuestión, y sí creo porque he conocido la opinión del ministro a la sazón, ministro Blanco, he conocido la opinión del secretario Isaías Taboas y conozco la opinión de ellos a este respecto. Entonces, dos comentarios: que ellos sí creían en la gestión privada, y creían en la gestión privada porque, luego se lo recordaré, señor Pujante, no tiene usted que pagar 70 millones por AENA, más o menos es por donde va la cifra, sino 13.000 millones de déficit que tiene AENA. Entonces hay que ir ahorrando, los 70 nos van a saber a poco. Entonces, ellos creían en la gestión privada, hasta tal punto que se plantean gestionar privadamente otros aeropuertos en España, y son ellos los que licitan aeropuertos conocidos por todos, como El Prat y el aeropuerto de Barajas, porque creen en la gestión privada. Luego la gestión privada yo entiendo que hay personas en el Partido Socialista que están por ella, y este ha sido el caso, y así lo manifiestan.

Segunda cuestión, respecto a los trabajadores. Su preocupación por los trabajadores es la misma que tiene el Gobierno de la Región de Murcia, y es la misma que tiene el Gobierno de España anterior a estas elecciones, y es la misma porque lo manifiestan en un documento, que es el protocolo que se firma, que firma el señor Isaías Taboas conmigo, y en ese protocolo lo que se pide es que se respeten los trabajadores de AENA, eso es lo que dice el protocolo. Entonces en el interés coincidimos. Podría haber puesto que se respeten todos los puestos de trabajo de todos los trabajadores de San Javier. No, pero quisieron poner esto, eso quiso poner el Ministerio de Fomento en aquel momento.

Nuestra posición con respecto a los trabajadores es la siguiente. Primero, estamos sentando a dos empresas que tienen que negociar los trabajadores que tiene AENA, se ha hablado de la cifra, lo he hablado yo personalmente y ustedes, en torno a 80, y luego tiene que negociar una serie de contratos que tiene AENA que trasladar a la sociedad concesionaria porque va a tener repercusiones, hay que respetar esos contratos. El problema está en cómo obligar a las empresas que vayan a colaborar en el aeropuerto internacional de la Región de Murcia a que contraten determinados trabajadores.

El señor Guillamón ha presentado una lista profusa de empresas que colaboran allí y que circulan en el entorno de San Javier, citando 600 trabajadores. En esa lista aparece Banesto, aparece la Confederación Hidrográfica, el Ayuntamiento de San Javier..., aparecen multitud de organismos, como si el aeropuerto internacional de la Región de Murcia fuese a solucionar el problema de Banesto, sería maravilloso, o del Banco de Santander, sería maravilloso. En la lista de empresas que están afectadas hay empresas que el aeropuerto no puede solucionar. Lo que sí podemos es invitar a la concesionaria, primero, a que intente atraer a esas empresas, y eso es lo que se está haciendo. ¿Y cómo se está haciendo?, están negociando con ellas. Es decir, hay diez empresas que se dedican al alquiler de vehículos, con las que se ha contactado para que vengan al aeropuerto internacional de la Región de Murcia y han manifestado su interés. Yo confío en que esas empresas traigan a esos trabajadores, porque tienen ya experiencia, confío en que los traigan pero no puedo obligarles a ello.

Se ha negociado con las empresas del *handling*. El *handling* lleva dos vertientes, una global que gestiona AENA; AENA tiene una coordinación de ese *handling*, AENA lleva todo el servicio de pasajeros y luego tiene las empresas que desarrollan propiamente esas funciones. Por cierto, usted que ha hablado de los trabajadores del aeropuerto, aquí hay trabajadores que he tenido la fortuna de conversar con ellos, los he encontrado a la entrada, y me ha gustado que estén aquí, porque el interés del Gobierno de la región es defender también sus puestos de trabajo. Se ha contactado con estas empresas de *handling* y se pretende que vengan, y hay unos acuerdos que no se pueden cerrar porque falta una fecha definitiva para cerrar un aeropuerto y abrir otro, y ahora entraré en la fecha definitiva.

Entonces, entiéndame, se está negociando con empresas que ahora mismo están prestando servicio en San Javier, y que se trata de que lo presten en el aeropuerto internacional de la Región de Murcia, sin poder obligarles a que el acuerdo entre empresas sea uno determinado. ¿Y si los señores que están ahora mismo en el aeropuerto de San Javier deciden subir sus honorarios en la empresa un 20 o un 30% y no interesan económicamente? ¿Es que los podemos obligar a que vengan esas empresas? ¿Es que a esas empresas, si los trabajadores les demandan salarios más altos, podemos obligarles a que los contraten? ¡Es que no podemos obligarlos! Nosotros sí creemos en la iniciativa privada y creemos que esas empresas están contribuyendo a la riqueza de la región. Entonces no podemos obligarles a que tomen decisiones antieconómicas, porque en la rentabilidad de ellas nos va el futuro de todos.

Decía lo de la fecha de conclusión del aeropuerto, porque ha dicho el señor Pujante que no tenemos una fecha. La fecha es estimada a partir de lo que nos comentan las distintas administraciones que estamos llevando la tramitación. Yo cuando usted trae a una Administración un expediente no le puedo decir a qué hora sale ese expediente o qué día sale, no se lo puedo decir, porque hay un funcionario, al que tengo que respetar, que trabaja y que haga su informe.

Entonces las empresas que están certificando el aeropuerto actúan igual. Ellos reciben una documentación por nuestra parte y tienen que emitir un informe, en este caso sobre el aeropuerto. Hay unos plazos, indudablemente, el Real Decreto de mayo de 2009, que es el que nos ha obligado a certificar el aeropuerto previamente a ponerlo en marcha, pues este Real Decreto establece un plazo para la tramitación de esa certificación de seis meses, pero entiéndame usted que en la medida en que ellos me pidan a mí información van a parar el tiempo de esos seis meses, y no sé lo que me van a pedir. La verdad es que es un aeropuerto bien preparado y bien documentado y con la suerte de que es un aeropuerto nuevo. Yo creo que es más difícil preparar la certificación de un aeropuerto en uso, como de una empresa en uso, es bastante complejo porque ya tiene procedimientos viciados, ya tiene procedimientos establecidos de forma escasa o de forma ineficiente. Entonces yo creo que un aeropuerto nuevo es más fácil de tramitar, y yo creo que para la tramitación era mejor, y barajamos un plazo en torno a junio o julio, como he dicho aquí, para poder despegar, pero dependo de su autorización. Si no hay un señor de AENA, o AESA, o la Comisión Interministerial Cidefo, que plantea el espacio aéreo, no puedo decirle cuál es la fecha. Y esas empresas con las que está negociando no quieren cerrar operaciones en tanto en cuanto no se sepa esta fecha. Y demasiado estamos

haciendo. Han venido ya a visitar el aeropuerto once compañías aéreas, a esas compañías aéreas les hace falta saber cuál es la fecha, pero no se la puedo dar. Han tomado interés más de veinticinco compañías aéreas con el aeropuerto, incluyendo estas doce, naturalmente, pero no les puedo dar una fecha, y estamos trabajando con esta dificultad. Entiéndame que lo nuestro es salir adelante en esta dificultad, pero que de hecho la tenemos, ¿no?

Yo confío en que se puedan respetar el mayor número posible de los puestos de trabajo, que las empresas que vengan, que intentamos captar porque tienen experiencia, tienen implantación y conocen perfectamente el sector, vengan al aeropuerto el mayor número posible de ellas, repito, y que traigan a estos trabajadores que son los cualificados. Pero, entiéndame, tenemos una serie de problemas respecto a los empleos indirectos. Si yo tengo en la puerta del aeropuerto de San Javier un taller mecánico que está reparando neumáticos para el personal de ese aeropuerto, entre otras cosas, y es un trabajo indirecto, yo no puedo trasladar ese taller mecánico al aeropuerto internacional de la Región de Murcia, en la puerta, para que se reparen los neumáticos de las carretillas o los vehículos propios del aeropuerto, no puedo trasladarlo. No puedo trasladar los restaurantes si el señor no quiere trasladar su restaurante, no puedo. No puedo decirle al restaurante que venga que se traiga a los trabajadores del restaurante de San Javier, no puedo hacerlo.

Entonces ustedes tienen que confiar en el buen hacer, en nuestra apuesta y nuestro compromiso, y no puedo darles más garantía del asunto. Yo creo que se está actuando noblemente al haber contactado con estas empresas e intentar traerlas y demás. Yo creo que la gestión es la adecuada y la atención de los trabajadores es máxima.

El acuerdo de AENA con Aeromur, que es la sociedad concesionaria Aeropuerto de Murcia, está bastante avanzado, lo que pasa es que se para por unas decisiones que son competencia del presidente de AENA, y estamos en que se tomen esas decisiones lo antes posible, porque agilizarían todas los compromisos, ya podríamos ponerle con más precisión fecha de cierre y podríamos traer estas empresas, sabiendo que se pueden trasladar, porque ahora hay empresas que, como no saben si se van a poder trasladar o no, no quieren incluso venir, que también es un problema. Si no tienen garantizado en qué fecha cierra, no quieren ofrecerse al aeropuerto internacional de la Región de Murcia porque no saben si van a tener que dar un servicio doble.

En ese sentido tenemos una dificultad. El acuerdo AENA-Aeromur, sociedad concesionaria, tiene primero que resolver, como he dicho antes, si le interesa a AENA participar o no en la sociedad concesionaria, tiene que decidirlo porque le hace falta para saber cómo va a ser la explotación del aeropuerto. Tiene que decidir AENA qué servicios quiere prestar, porque en principio la operación que tenía que llevar AENA son todos los servicios que afectan a los viajeros, todo lo que es el *handling*, lo que son las comunicaciones, lo que es el control de instalaciones, seguridad, balizas, todo eso lo iba a llevar AENA, pero tienen que ponerse de acuerdo.

Se tienen que poner de acuerdo en la cuestión de la compensación económica. La compensación económica entiendo que ellos manifiestan una cantidad de esas inversiones. El aeropuerto internacional Región de Murcia, como he contado antes, inicia su trayectoria hace muchos años, con aprobaciones... se solicita en 2003, aprobaciones de 2004, 2005, declaración de impacto ambiental, el plan director se aprueba, etcétera, etcétera. Yo no soy responsable de la decisión de las inversiones de AENA, ni puedo serlo, y sí tengo interés porque asumamos públicamente nuestra responsabilidad, sí tengo interés en ello, pero lo que no puede ser es que yo defienda que tengo ahí un problema con 70 millones y eluda que tenemos 13.000, señor Pujante. Hasta este año AENA no va a entrar en beneficios, que creo que dará 200 millones de beneficios, hasta este año 2011.

Entonces, mire, al principio las líneas de ferrocarril, las líneas ferroviarias, eran privadas, y se pensaba que el servicio no era el adecuado. Luego, posteriormente, esas líneas se hicieron públicas, y sabe usted el déficit que tenemos con las líneas de ferrocarril públicas, ¿o también es una mala inversión, también es una mala infraestructura, son el Mefistófeles del mundo moderno las infraestructuras?

Entonces yo creo que la gestión privada es muy importante, creo que el que sea una infraestructura pública es un bien que nos viene a todos los murcianos, pero que la gestión sea privada es donde reside la eficacia. Por eso se decide hacer gestión privada, por eso lo decide el Gobierno anterior y se está hablando de privatización parcial de AENA, se está hablando de intervención de los operadores ferroviarios para intervenir privadamente en Renfe. Entiéndame usted, yo creo que la gestión privada es importante, y las empresas privadas, esas que siempre atacamos, al final son las que pagan nuestros impuestos, ¿no?

El discurso de defensa del interés privado del presidente Valcárcel yo lo encuadro ahí, en que es algo razonable, no sale el presidente Valcárcel..., no necesita salir a defender ninguna empresa, ni a la sociedad concesionaria, ni a Sacyr ni a ninguna, pero sí entiendo que el presidente Valcárcel debe defender la justicia en una dirección y en otra. Y en este sentido pretender responsabilizar de unas inversiones que no ha hecho una empresa, que las ha hecho una empresa de carácter público, responsabilizar a una empresa privada, yo creo que es una injusticia. Y hace bien, hace muy bien en decir que se está cometiendo una injusticia al pretender colgarle esa cantidad de unas amortizaciones a otra empresa. ¿Por qué?, ¿quién ha tomado esas decisiones?, ¿quién ha tomado unas decisiones, cuando desde el año 2005-2006 está plenamente autorizado el aeropuerto internacional de la Región de Murcia, plenamente autorizado, y hay personas que toman otra decisión de continuar con la inversión? Pues yo creo que serán los que tendrán que responder, de los 70 y de los 13.000 millones, ¿eh!

Yo creo que el problema, señor Pujante, es que usted no piensa que el turismo de la Región de Murcia se ha visto perjudicado por la presencia de otra infraestructura en una comunidad vecina, y yo pienso que sí se ha visto perjudicado. Esa es la diferencia entre usted y yo. Entonces, como verá, yo no voy a soñar con una lanzadera para mandar murcianos al aeropuerto de Alicante, no voy a soñar con una lanzadera, a mí eso sí que me parece una infraestructura inútil. Yo, y se lo digo como una persona que no ha nacido en esta región, sí percibo claramente que hay una serie de infraestructuras que han terminado en Valencia, que luego han terminado en Alicante y que nos han hecho mucho daño. Y además usted dice un turismo moderno. ¡Si según su mentalidad no puedo construir un hotel!, ¡no puedo construir un restaurante!, ¡no puedo recuperar una playa!, cuando se recuperan playas en todo el mundo, porque no sé qué... no puedo recuperar una playa. ¡No puedo ir a un sitio donde no hay nada porque es un terreno virgen!, etcétera, etcétera. ¡Es que no me puedo mover, no me puedo mover! Uno porque está el turismo muy abigarrado y está... tal, y otro porque no hay nada. Por hache o por be no nos podemos mover. Si es que a usted el turismo de la Región de Murcia no le complace, no le gusta, ¡no le gusta!, y a mí me parece bien que no le guste, pero me tendrá usted que decir de qué vivimos, ¡eh!, porque ese es un discurso que se elude siempre.

Entonces, entiéndame, yo sí creo que el turismo de la Región de Murcia ha sido claramente perjudicado por la disposición de infraestructuras en España, y esta es una ocasión para solucionarlo, y sí creo que las infraestructuras deban ir delante del inversor privado. Es decir, yo no puedo decirle a las empresas que tienen que invertir en turismo y no poner las infraestructuras para que al día siguiente al que hayan hecho la inversión esa inversión les salga rentable, porque lo más caro para un inversor es el período en el que está la persiana cerrada, eso es lo más caro, y se lo tengo que intentar evitar. ¿Y cómo se lo intento evitar?, previamente, con infraestructuras. Por eso pasa el aeropuerto internacional, que sí, claro, hay una colaboración de la Comunidad, como bien decía el señor López, hay unas infraestructuras que tienen que facilitar esto. Los 35 millones en presupuesto de adjudicación de unas obras para accesos, etcétera, etcétera, para la recuperación de la vía pecuaria, la cuestión eléctrica, etcétera, etcétera, y una cantidad similar para las expropiaciones. Pero hay que facilitar que las infraestructuras tengan coherencia. Si nosotros creemos que una solución adecuada es un aeropuerto, no vamos a colocar un aeropuerto sin accesos, ¿o lo colocamos sin línea eléctrica?, ¿o si afectamos una vía pecuaria no la reparamos? Y es lo que se hace.

Respecto a las personas del plan de formación. Inicialmente, igual que pasaba con la circunstan-

cia de la prestación de un aval por parte de la Comunidad, pues yo creo que la gestión de la cosa pública obliga a ir tomando decisiones según van ocurriendo. Entonces, lógicamente, cuando se prevé una infraestructura importante en la región, la región organiza o planifica un plan de formación para que ciudadanos debidamente formados se puedan incorporar a ese puesto de trabajo, y ahí nace el plan de formación. A lo largo de la evolución de esta circunstancia, cuando ya se quiso incorporar hace años, como he dicho antes, a AENA a la gestión del aeropuerto y no quiso, ahora, a través de una conversación del presidente Valcárcel con el ministro Blanco, se acuerda una solución militar en un sitio y una solución civil en otro sitio. ¡Ha cambiado el escenario! ¿Qué pasa con las personas de este plan de formación? Pues esas personas de ese plan de formación terminarán su formación, se incorporarán a una bolsa de trabajo, y una vez incorporadas a esa bolsa de trabajo los puestos que no se cubran con personal que viene de un lado, habrá que hacer un equilibrio con estas personas e intentar incorporar personas de las dos partes, indudablemente. Es decir, un aeropuerto cuando arranca podemos estar hablando de una cifra en torno a 350, 400, 500 personas. Ahora mismo San Javier tiene unos quinientos y pico trabajadores con un millón doscientos treinta y tantos mil pasajeros el año pasado. A medida que vaya creciendo el aeropuerto habrá que incorporar trabajadores, y eso es real. Pues para esto es el plan de formación, y entiéndame que a mí me gustaría dar puesto de trabajo no a estos señores sino a 5 millones de trabajadores, me encantaría darles puestos de trabajo.

Solución del espacio aéreo. Yo las conversaciones que he tenido es con generales conocedores del espacio aéreo, buenos conocedores del espacio aéreo, de la Academia General del Aire, y con los actuales responsables en esa Academia General y en la Base de Alcantarilla, y ellos manifiestan que el espacio aéreo tiene solución, permítame que no seamos nosotros los que digamos que no la tiene, ¿no? El aeropuerto de Barajas y el aeropuerto de Torrejón despegan en pistas ortogonales, pero ya el *súmmum* es, como decía el señor Guillamón, que en el mismo aeropuerto de San Javier despegan unos y otros. A ver si ahora va a resultar que no es compatible el aeropuerto, y Torrejón y Barajas operan todo el día ambos, ¡eh!, pistas ortogonales, las nuestras son paralelas, las dos son 23.5, las dos pistas.

Sí está pagando el 1% del aval. Sí. ¿Solucionado?

Yo lo que quiero decirles es que debemos ser positivos, y no estoy refiriéndome al señor López sino al señor Pujante, porque sí entiendo la colaboración del señor López, pero el señor Pujante..., yo creo que hemos tomado una decisión de apostar por una infraestructura que si quiere luego reconocemos que nos hemos equivocado o no nos hemos equivocado, pero no puede quedar porque no apostemos por ella. Yo creo que todos los murcianos hemos apostado por ella. Yo creo que usted se podría incorporar a eso, ¿no?, porque es una fuente de trabajo y de riqueza para todas esas familias que a usted le preocupan tanto, por lo menos en tanto en cuanto no nos den una solución de cómo hacerlo, ¿no? Yo ahora ya no entraré ni en las bicis ni en los no sé qué, pero yo creo que es una apuesta importante, ¿no? ¿A usted no le preocupa que todos los ciudadanos de la Región de Murcia opinemos lo contrario? Yo estaría muy preocupado. Entonces yo creo que es una apuesta importante. Creo que hay mucho trabajo por hacer. La intención es que arranque cuanto antes, que se cumpla el plazo de junio, que sería fundamental para nuestro turismo, para dar un vuelco a nuestro turismo y que no tengamos una situación, a mi entender, perjudicada, pero si no quiere usted evaluarlo así, como perjudicada, sí puede decir, bueno, pues al final entre todos hemos decidido esto, vamos a tirar para adelante, ¿no?

Nada más, señorías, muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Intervención final de los grupos. ¿Va a intervenir, señor López? Adelante.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, señor presidente.

Señorías, señor consejero, bueno, confieso que me he emocionado con el canto a la gestión privada que hemos escuchado, tanto de usted como del señor Guillamón, y que incluso casi me han convencido. Pero no, no, no porque estamos hablando de intereses públicos y estamos en la Asamblea Regional, hablamos del Gobierno regional, interés público, de todos los ciudadanos. Por tanto la gestión privada... pues sí, claro, tiene cabida, pero eso no puede ser la respuesta fundamental a la situación, y no puede ser justificación a cualquier improvisación o disparate que cometamos en este proceso del aeropuerto internacional de Corvera. Por tanto, de nuevo, garantías al Gobierno regional de intervenir en todo el proceso.

Trabajadores, empleos. Seguimos sin conocer el número. Esto es una lotería. Una vez fueron 20.000, ahora son 500... Para que sean 20.000 habrá que construir cuatro aeropuertos en la región, y parece que eso no es viable. Por tanto vamos a ser serios con la cifras, y sobre todo vamos a ser serios con la responsabilidad que tenemos con los trabajadores de San Javier, con todos los trabajadores del aeropuerto de San Javier, porque parece que nos queremos quitar la responsabilidad que tenemos con ellos, cuando hemos sido capaces de formarlos, asumir la formación de esos trabajadores, de los que tienen que trabajar en el aeropuerto internacional de Corvera, ¡para eso sí tenemos competencia! Pues tenemos que tener la competencia para garantizar a los trabajadores del aeropuerto de San Javier, a los de AENA y a los que no, que puedan trabajar en Corvera, siempre respetando condiciones laborales, aquellos que sean viables, directamente relacionados con la actividad del aeropuerto. Hay cosas que supongo que no tendrán sentido, pero no soy yo quien debe decir eso. Aquellos que hoy prestan sus servicios relacionados con el aeropuerto de San Javier tenemos que garantizarles, intentar que sigan trabajando en el aeropuerto internacional de Corvera, porque son trabajadores cualificados y formados para eso. Por tanto tiene sentido que gestión privada sí, pero no, interés público primero, y el interés de los trabajadores y de los ciudadanos primero, la gestión privada después. Ya veremos quién gana dinero. Primero los ciudadanos.

Esa es su responsabilidad, esa, la del Gobierno regional. La empresa concesionaria hace un negocio privado, y querrá obtener la compensación por su inversión. Es legítimo, pero lo legítimo es que la Comunidad Autónoma y el Gobierno asuman su responsabilidad, porque tiene titularidad pública. Las inversiones en San Javier estaban plenamente justificadas, porque el Gobierno regional pensaba que eran compatibles; por tanto, se invertía en San Javier porque iba a continuar funcionando. Ahora no podemos echar en cara que se hayan invertido 70 millones de euros en el aeropuerto de San Javier, o el déficit de AENA, que no sabemos muy bien a cuento de qué. Y sí hay una evolución en los tiempos, es que esta es una historia muy larga, más de once años. Hablábamos de gestión pública, titularidad pública, lo hacía el Partido Socialista aquí en esta Cámara, no nos vamos a esconder de ello, lo mantenemos, y AENA ha tomado decisiones ahora, en estos últimos tiempos, de privatizar otros aeropuertos. Muy bien, pues ese es el criterio. Nuestro criterio, el del grupo parlamentario Socialista, es que el aeropuerto internacional de Corvera queremos que funcione pero queremos que se respeten los derechos de los trabajadores y no queremos que se siga gastando dinero público. Esas son las condiciones que hemos puesto y que seguimos poniendo, señor consejero.

No sabemos si se ha tomado alguna decisión sobre la empresa concesionaria al respecto de los incumplimientos que se han producido, ¿porque en qué condiciones queda la concesión si finalmente AENA entra a gestionar? Esta es una concesión de gestión privada, pero si AENA, que es una empresa pública, entra a trabajar, ya no hay una gestión privada. Queremos que nos lo aclare, si eso es posible.

¿Se ha tomado alguna decisión, por tanto, puesto que no se han cumplido los plazos de finalización de las obras y tampoco se consiguió la financiación que ha obligado a la Comunidad Autónoma, vuelvo a decir, a correr el riesgo de poner un aval de 200 millones de euros? Un riesgo, ¡eh!, que no

se ejecute. Claro, es que eso es así.

No hemos defendido nunca en este Parlamento una compatibilidad con otros aeropuertos de otras comunidades autónomas. Siempre hemos mantenido la misma, y, efectivamente, no nos alegramos de las desgracias. Ya hubiéramos querido que el Gobierno socialista anterior hubiera tenido una oposición que no se alegrara de las desgracias, en interés de los ciudadanos.

El grupo parlamentario Socialista en esta Cámara no se alegra de las desgracias de los ciudadanos de la Región de Murcia y se pone a trabajar en esa línea, para que el aeropuerto internacional de Corvera siga adelante. Esa es nuestra responsabilidad y ese será nuestro trabajo.

Señor consejero, muchas gracias.

Gracias, señor presidente.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor López.

Señor Pujante.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

A la intervención provocadora e histriónica con la que nos ha deleitado el señor Guillamón, sobre la misma me voy a abstener de responder a las referencias sobre que soy mala persona y cuestiones por el estilo. Voy a ceñirme a lo que ha dicho el señor consejero.

En primer lugar, el baile de fechas, la responsabilidad del baile de fechas a quien hay que atribuirle es al Gobierno de la Región de Murcia. Por tanto, ahí la responsabilidad en exclusiva es del Gobierno de la Región de Murcia. Quien hace el anuncio es el Gobierno de la Región de Murcia. Comparto con usted que hay que seguir unos trámites, que hay unos funcionarios que tienen que trabajar... No pretendo yo que se haga algo antes de tiempo de manera incorrecta, pero quien ha anunciado, quien ha dicho la fecha en la que se iba a inaugurar ha sido el Gobierno de la Región de Murcia, no he sido yo. Quien ha cometido en todo caso la imprudencia ha sido el Gobierno de la Región de Murcia.

Propiedad privada y gestión. Bueno, en principio ha dicho el señor Guillamón que privada. Yo entiendo que si AENA asume sería la gestión pública. Todavía está por determinar. Ha hecho usted referencia a la cuestión todavía con una cierta indefinición, porque está todavía en proceso de negociación. No sabemos si va a ser una gestión íntegramente pública, ha dejado entrever que incluso podría ser compartida, público-privada... Está, en definitiva, por ver cómo se concreta.

Lo que sí que me ha parecido temerario y preocupante es el desdén con el que ha hecho referencia a los 70 millones de euros de dinero público del contribuyente, de los ciudadanos, planteando que, en fin, que hay una deuda de 1.300 millones, concretamente 12.300 millones de deuda de AENA, atribuible prácticamente en su integridad a la T-4, a la inversión de la T-4, que son 6.000 millones de euros, y a los 5.000 millones de euros del Prat, la terminal 1, atribuibles, según los datos que yo tengo, referidos a AENA. Pero, en cualquier caso, eso no sirve en modo alguno de justificación para desprestigiar una inversión tan cuantiosa, 70 millones de euros. Y en consecuencia hay que velar por el dinero público.

Es verdad que se ha producido una colisión de intereses, y usted ha hecho referencia a la misma, ciertamente, pero en esa colisión de intereses naturalmente había que tener las cosas bien atadas, y si no se tenían bien atadas, entiendo yo que, en tanto en cuanto no hay una clarificación sobre cuál es el papel que ha de desempeñar la Región de Murcia en lo que se refiere al espacio aeroportuario, la prevalencia ha de ser siempre la pública, la iniciativa pública, por lo menos para preservar la inversión que se ha hecho.

Yo no he hecho una defensa de la iniciativa pública como mejor que la iniciativa privada. Yo en

este sentido comparto el criterio de un economista norteamericano, John Kenneth Galbraith, que, a propósito del proceso privatizador en la Unión Soviética, decía que lo importante no era que el capital fuese público o fuese privado, sino la gestión, que era realmente lo determinante.

Y hay ejemplos de gestión pública excelente como hay ejemplos de gestión pública que no lo es, e inversamente hay múltiples ejemplos de gestión privada que ha sido desastrosa, de hecho la crisis que estamos padeciendo actualmente es consecuencia de la gestión del sector financiero privado, del sector inmobiliario privado, que ha sido desastrosa, porque Lehmand Brothers, que yo sepa, es una institución de carácter privado.

Y los ferrocarriles a los que usted ha hecho referencia, señor consejero, inicialmente, en efecto, fueron privados, y cuando entraron en situación deficitaria se hicieron públicos. Es decir, socialización de las pérdidas y privatización de los beneficios. Léase la historia del ferrocarril, de las inversiones en los ferrocarriles en nuestro país y verá que esa es la realidad. O estudie la historia reciente de los ferrocarriles en Gran Bretaña, y podrá comprobar cómo en la época de Margaret Thacher se privatizan los ferrocarriles, hasta que se produce el famoso accidente, el que causó una gran cantidad de muertos, como consecuencia del ahorro en los costos de medidas de seguridad, y posteriormente el Gobierno de Tony Blair toma la decisión nuevamente de volver a coger las riendas públicas en el control de los ferrocarriles.

O sea que en esto de la gestión público-privada se puede hablar mucho. Yo aquí no tengo un planteamiento en absoluto fijo, ni rígido ni dogmático. Hay iniciativa privada que gestiona muy bien, magníficamente, y hay iniciativas públicas que gestionan también muy bien, magníficamente, y en este sentido yo no tengo prejuicios. Pero...

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señor Pujante, no se alargue.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Voy acabando, señor presidente.

Pero sin duda alguna es una cuestión fundamental que ha de tener prevalencia aquí, concretamente el interés privado. Por tanto no hay que dar por perdidos los 70 millones de euros.

Quisiera plantearles en último lugar, a propósito de la referencia que ha hecho al espacio aéreo, la problemática -con esto finalizo- del Romeo 63, el espacio aéreo militar. ¿Hay soluciones técnicas? Se apunta, efectivamente, que hay soluciones técnicas.

Vamos a ver, el problema que han establecido es falso, o el planteamiento es falso. Es decir, como está en Corvera y está más lejos que San Javier, pues va a tener menos problemas. No, eso no es así. Precisamente la compatibilidad se da en San Javier porque hay una diferencia horaria. Es decir, hay unas horas en las que el uso es comercial y unas horas en las que el uso es militar. Pero, naturalmente, la problemática como tal a 30 kilómetros va a seguir siendo la misma, y si se establece una compatibilidad de uso horario entonces no se ha resuelto el problema, porque la intención, lógicamente, del nuevo aeropuerto es que se pueda utilizar todas las horas del día, las 24 horas, y si se utiliza las 24 horas del día, el uso comercial, tenemos un problema insoslayable de compatibilidad con el sistema militar Romeo 63, salvo que se produzca un rodeo, que es una de las soluciones técnicas. Otra solución es que se vuele muy por encima del espacio aéreo de uso militar, con los consiguientes inconvenientes de naturaleza técnica que se han puesto de manifiesto. Es decir, se vuelve más problemática la llegada, no imposible pero sí mucho más problemática técnicamente y más dificultosa la llegada de aviones al nuevo aeropuerto, y eso sí que puede suponer un perjuicio para la competitividad del aeropuerto de Corvera frente al aeropuerto de El Altet. Un pasajero puede decidir, frente a esas dificultades, optar por el aeropuerto de El Altet antes que por el nuevo aero-

puerto de Corvera, y ese es un problema que no ha quedado en modo alguno resuelto.

Nada más, muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor Pujante.

Señor Guillamón.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ:

Vamos a ver, yo tuve un profesor muy bueno, tuve una experiencia fenomenal, que me enseñó que determinados servicios públicos se podían hacer mediante la gestión privada. Primero me lo explicó, me resultó extraño, y luego finalmente pude comprobar que, en efecto, esta gestión privada de la cosa pública era muy beneficiosa y mejoraba sustancialmente la gestión directamente pública. Este señor era don José Méndez, que ustedes lo conocerán siendo alcalde de Murcia. Y a partir del momento, con Aguas de Murcia, antes era Emuasa, se convirtió en una empresa... Eso sí, se metió la empresa privada y subieron los precios, evidentemente, porque se extremaron las medidas... Y lo hizo muy bien.

Dígamelo... Sí, es mixta, pero la gestión es privada absolutamente, en el sentido de... Sí... No, no, el 51%...

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señorías, no establezcan diálogo.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ:

Es verdad.

El 51% es público y el 49% pertenecía a Aguas de Alicante, Aquagest, etcétera, pero la gestión era exclusivamente por personas de la empresa privada. O sea, quiere decirse que la empresa privada... Ahora, señor López, no pensará usted que yo voy a defender la empresa privada, la iniciativa privada, en colisión con los ciudadanos. No, yo defiendo como buena la iniciativa privada para defender los derechos de los ciudadanos. Eso que quede claro.

“No, no, no, no más dinero público”. Yo creo que el consejero lo ha dicho muy bien, si es que lo ha explicado fenomenal, si está rematando una cuestión que lleva desde el año 84, la está rematando ahora.

Le pido disculpas a la señora Retegui, porque no le ha hecho gracia la tontería, la boutade que he dicho de la lavadora, pero no lo he dicho para molestarla. Así es que le pido disculpas, porque me ha parecido que se molestaba. Y si no se ha molestado, mejor, pero yo por lo menos se lo digo. Además no tenía sentido, es una estupidez por mi parte, ¿no? Estupideces comete todo el mundo.

SRA. GARCÍA RETEGUI:

Es machista y nos falta el respeto a las mujeres.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ:

¿Pero te ha molestado o no te ha molestado? Pues dilo, que te ha molestado.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señorías, no establezcan diálogo.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ:

Me he disculpado y me ha dicho la señora Retegui que no la había molestado, y ahora resulta que dice que sí. Pues a ver si se aclara. Si le molesta me dice que sí y si no le molesta pues me dice que no.

Bueno, no quiero que se me olvide, en efecto, que la exposición que ha hecho el consejero ha sido precisa, ha explicado las cosas clarísimas.

Esto es gratis, es un aeropuerto gratis que va a ser gestionado por una empresa privada, ¡oye!, y si AENA se pone de acuerdo y quiere participar con Aeromur, mejor que mejor, pero todo está perfectamente claro.

Y luego..., yo trastorno de personalidad no tengo, yo sé que soy diputado, un diputado del PP y no soy un futbolista de primera división. Por lo tanto no tengo trastorno de personalidad. Y más que histriónico, lo que le he dicho a usted, señoría, es que estoy indignado, y estoy indignado por su proceder sobre todo, y perdone porque soy un poco primario, pero me sentó fatal hace dos días, desde luego, ver cómo usted certificaba que la mafia rusa entraba en Murcia para organizar lo de la Paramount. ¿Cómo que no? Usted primero lo dice la periodista, allí, en la televisión, y luego hacen una serie de entrevistas, todas muy bien localizadas, de personas que estaban en contra, y sobre todo con el representante en este Parlamento del grupo Mixto, y eso no puede ser.

Por tanto, quiere decirse que si usted se ha sentido ofendido, pues no tengo más remedio que pedirle disculpas, pero lo mío no... El histriónico es una persona que cuando habla pretende llamar la atención, y en este caso algo tengo, porque yo pretendía llamar la atención de usted y de todos los diputados, en el sentido de que las cosas no son así.

Hay que hacer crítica, pero no podemos denostar y poner piedrecitas para que las cosas no salgan. Vamos a conformarnos todos con que el aeropuerto internacional de Murcia es cosa de todos los murcianos y le ha tocado meter el gol al Partido Popular. Probablemente los creadores del juego estarían hace ya..., en el año 1984, que, por cierto, no le importará que diga que tiene nombre de famosa novela, y esto no quiere decir nada, pero me viene ahora a la cabeza, como me ha venido la estupidez de la lavadora, pero “1984”, como saben ustedes, es una novela futurista que ha quedado atrás. Desde 1984 hasta el año 2012 hemos hecho los murcianos, a través de los distintos gobiernos, a través de nuestros distintos representantes, una cosa que era ansiada por la región, y necesaria para vender de una manera razonable y sostenible nuestro producto más importante, que no es sino el clima, el sol, la playa y, en definitiva, el turismo.

Muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor Guillamón.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

SR. SEVILLA RECIO (CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO):

Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señores Guillamón, López y Pujante.

Bueno, respecto al tema de los plazos, lo que pasa es que en junio de 2010 se establece una

prórroga de ese contrato y vence ahora este año 2012. Eso respecto al tema de las fechas, que se me ha olvidado aclarárselo antes.

Respecto a la deuda atribuible, indudablemente gran parte de esa deuda atribuible a AENA les corresponde al Prat y a la T4, pero también corresponderá algo a ese número grande de aeropuertos que no son rentables, según usted ha comentado, y todos ellos de gestión pública.

Y respecto a la gestión pública, únicamente decir que es una decisión que, como usted la quiera valorar, estamos en una cuestión compleja, porque estamos hablando de una sociedad, AENA, de la cual se está hablando que va a tener una participación privada, y esta sociedad, AENA, ahora mismo negociando con la sociedad concesionaria, puede intervenir o no en el accionariado de la sociedad concesionaria. Es una decisión que les compete a ellos. Si interviniese en un 1%, usted la puede llamar mixta; en un 10%, mixta; si es un 51%..., eso lo tendrán que decir ustedes, ¿no? Ahora mismo el hecho es que no hay nada decidido, que es una de las cuestiones que les he transmitido porque la sociedad concesionaria pone encima de la mesa, de cara a la posibilidad de ponerse de acuerdo en lo que tiene que ofrecer cada uno. Es decir, AENA, como decía, tiene unos trabajadores, tiene unas inversiones hechas, y, por otro lado, la sociedad concesionaria tiene un aeropuerto con un valor y un valor de sus acciones que tiene que confrontar en una mesa de negociación y decidir qué participación toma cada uno.

Y, por lo demás, lo único, lo que decía antes, agradecerles a todos sus intervenciones. La posibilidad de seguir contando con información. Tenemos mucho trabajo todavía por hacer. La situación no es fácil. Yo hablo de fechas porque me parece que tengo que tenerles informados de cuál es nuestro pronóstico. Entonces, ahora mismo las fechas que se barajan están relacionadas con esos seis meses y cómo ha ido la tramitación, si hemos tenido muchas dificultades o pocas. Estamos hablando de junio o julio y me siento en la obligación de transmitírselo a todos ustedes, para que tengan un orden de magnitud, y a los ciudadanos, que los ciudadanos tengan un orden de magnitud de cuándo estamos hablando. Yo no puedo estar intentando arrancar un aeropuerto y conservar en el secretismo cuándo vamos a inaugurarlo. Se convertiría en un misterio de la región, y nada más lejos de mi intención. Entonces, si es antes vendré a decir que es antes, si es después vendré a decir que es después, pero a fecha de hoy la fecha que barajamos, que creemos es esa.

También cabe la posibilidad de que las compañías aéreas, aunque ya han establecido sus reservas de espacio aéreo, los llamados *slots*, pues creo que en la medida que haya voluntarismo por parte de esas compañías aéreas se puedan trasladar sin mucha dificultad del aeropuerto de San Javier hacia el aeropuerto internacional de la Región de Murcia, si así fuese necesario. Hay compañías que prefieren aplazarlo a otras fechas, pero hay compañías que sí tienen interés en hacerlo en cuanto se abra. Y en estas estamos.

Pues nada más. Darles las gracias a todos. Espero encontrármelos en la ayuda para que esta infraestructura tan importante se ponga adelante, y para mí es una esperanza de futuro a la que me gustaría que todos nos acogiésemos.

Muchas gracias, señorías. Muchas gracias, señor presidente.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor consejero.

Se levanta la sesión.